

SKRIPSI

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM PENERBANGAN INTERNASIONAL YANG MELINTASI KEDAULATAN SUATU NEGARA DI RUANG UDARA

(Studi Kasus Jatuhnya Pesawat MH17 di Wilayah Ukraina)



**OLEH
DINAR ALQADRI
B111 11 069**

**BAGIAN HUKUM INTERNASIONAL
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2015**

HALAMAN JUDUL

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM PENERBANGAN INTERNASIONAL YANG MELINTASI KEDAULATAN SUATU NEGARA DI RUANG UDARA

(Studi Kasus Jatuhnya Pesawat MH17 di Wilayah Ukraina)

**OLEH
DINAR ALQADRI
B111 11 069**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat Ujian Guna Memperoleh
Gelar Sarjana Hukum Pada Bagian Hukum Internasional
Program Studi Ilmu Hukum**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2015**

PENGESAHAN SKRIPSI

TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM PENERBANGAN INTERNASIONAL YANG MELINTASI KEDAULATAN SUATU NEGARA DI RUANG UDARA

(Studi Kasus Jatuhnya Pesawat MH17 di Wilayah Ukraina)

Disusun dan diajukan oleh

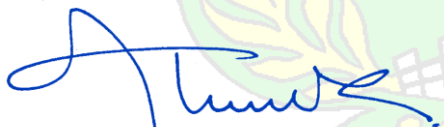
DINAR ALQADRI

B 111 11 069

Telah Dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk
dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana
Bagian Hukum Pidana Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada hari Jumat, 31 Juli 2015
Dan Dinyatakan Diterima

Panitia Ujian

Ketua



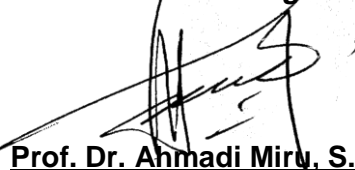
Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H.
NIP. 19631028 199002 1 001

Sekretaris



Dr. Maskun, S.H., LL.M.
NIP. 19761129 199903 1 005

**An. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik,**



Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H.
NIP. 1961 0607 198601 1 003

PERSETUJUAN PEMBIMBING

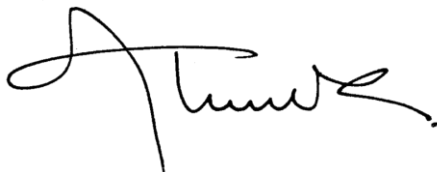
Diterangkan bahwa Skripsi Mahasiswa:

Nama Mahasiswa : DINAR ALQADRI
Nomor Pokok : B 111 11 069
Bagian : Hukum Internasional
Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB MASKAPAI
PENERBANGAN DALAM PENERBANGAN
INTERNASIONAL YANG MELINTASI
KEDAULATAN SUATU NEGARA DI RUANG
UDARA (Studi Kasus Jatuhnya Pesawat MH17
di Wilayah Ukraina)

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian Skripsi.

Makassar, Juni 2015

Pembimbing I



Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H.
NIP. 19631028 199002 1 001

Pembimbing II



Dr. Maskun, S.H., LL.M.
NIP. 19761129 199903 1 005

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

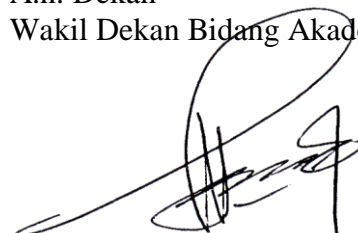
Diterangkan bahwa Skripsi mahasiswa:

Nama Mahasiswa : **DINAR ALQADRI**
Nomor Pokok : B 111 11 069
Bagian : Hukum Internasional
Judul Skripsi : TANGGUNG JAWAB MASKAPAI
PENERBANGAN DALAM PENERBANGAN
INTERNASIONAL YANG MELINTASI
KEDAULATAN SUATU NEGARA DI RUANG
UDARA (Studi Kasus Jatuhnya Pesawat MH17 di
Wilayah Ukraina)

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir Program Studi.

Makassar, Juli 2015

A.n. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik



Prof. Dr. Ahmadi Miru, S.H., M.H.
NIP. 1961 0607 198601 1003

ABSTRAK

DINAR ALQADRI (B 111 11 069), TANGGUNG JAWAB MASKAPAI PENERBANGAN DALAM PENERBANGAN INTERNASIONAL YANG MELINTASI KEDAULATAN SUATU NEGARA DI RUANG UDARA (Studi Kasus Jatuhnya Pesawat MH17 di Wilayah Ukraina) dibimbing oleh Juajir Sumardi dan Maskun.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui hak dan kewajiban maskapai penerbangan menurut ketentuan hukum internasional, serta mengkaji bentuk tanggung jawab yang dapat diberikan maskapai penerbangan dalam penerbangan internasional jika terjadi kecelakaan yang disebabkan kelalaian dari pihak maskapai dengan melintasi daerah berkonflik yang merupakan *no flight zone* (Zona larangan terbang) . Studi kasus yang dipaparkan dalam skripsi ini adalah kasus jatuhnya pesawat MH17 (Malaysia Airlines) di wilayah Ukraina. Penelitian ini bersifat penelitian lapangan dimana pengumpulan data dilakukan melalui wawancara langsung dan terbuka dalam bentuk tanya-jawab diberbagai instansi yang berkaitan dengan permasalahan dalam tulisan ini. Selain itu, penulis juga melakukan penelitian kepustakaan yaitu dengan mencari, menginventarisasi, mencatat, dan mempelajari data-data sekunder yang berhubungan dengan permasalahan dalam skripsi ini. Selanjutnya, data yang diperoleh dianalisis secara kualitatif dan dipaparkan secara deskriptif.

Hasil penelitian menunjukkan beberapa hal, antara lain: (1) bahwa Tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 telah menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah. Menurut konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presume*), sehingga perusahaan otomatis bertanggung jawab dengan membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, kecuali jika perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa dirinya tidak bersalah. (2) tanggung jawab tidak terbatas (*Unlimited Liability*) yang mewajibkan perusahaan penerbangan mengganti seluruh kerugian yang muncul, ketentuan ini diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 Pasal 25, pada pasal tersebut menekankan bahwa perusahaan penerbangan tidak berhak menggunakan batas ganti kerugian yang terdapat dalam konvensi Warsawa apabila kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan yang disengaja oleh perusahaan penerbangan atau agen perusahaan yang dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama perusahaan. Jika dalam penerbangan terjadi kecelakaan yang disebabkan kelalaian pihak maskapai maka dalam hal ini pihak maskapai harus memberikan dispensasi kepada keluarga korban sebesar yang telah ditetapkan dalam aturan penerbangan internasional diluar dispensasi yang diberikan pihak asuransi.

KATA PENGANTAR



Alhamdulillah puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah Subhanahu wata'alah yang merupakan sesembahan yang Haq , Dzat yang penuh dengan cinta, dan kemuliaan. Karna dengan cinta-Nyalah menunjuki penulis agama A'din ini, agama kemuliaan yang berlandaskan iman dan takwa, yang kemudian memberikan penulisan kekuatan untuk merampungkan skripsi ini sebagai salah satu syarat tugas akhir pada jenjang studi Strata Satu (S1) Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Dan tak lupa pula penulis kirimkan salam dan salawat atas junjungan Nabiullah Muhammad Sallallahu Alaihiwasallam yang merupakan sebaik baik teladan bagi umat manusia, pelita dalam kegelapan zaman, dan penyempurnah ahlak manusia. Juga kepada keluarga, para sahabat, tabi'in, tabiuttabi'in serta orang-orang yang senantiasa istiqomah menjalankan sunnahnya hingga akhir zaman.

Melalui tulisan ini pula penulis ingin menghaturkan terimakasih yang sedalam-dalamnya kepada para pihak yang senantiasa memberikan senyuman terindah kepada penulis yang merupakan suntikan energi bagi penulis sehingga penulis tetap semangat merampungkan skripsi ini.

Terimakasih dan rasa syukur yang dirasakan penulis atas karunia terindah dari Allah Subhanahu Wata'alah yaitu berupa orang tua yang

begitu mencintai penulis, yang setiap kesuksesan yang penulis raih adalah buah dari doa tulus yang keluar dari lisan-lisan malaikat penulis, Ibunda tercinta Mariati dan ayahanda tersayang Sainal Amir yang selalu mendukung setiap pilihan penulis dalam menjalani kehidupan ini serta senantiasa mendengarkan lika-liku perjalanan penulis dalam menempuh pendidikan di Fakultas Hukum UNHAS. Terimakasih pula kepada saudara-saudara penulis, Kakak penulis Dian Pertama Sari, dan Adik penulis Sri Wahyuningsi, dan keluarga besar penulis yang penulis cintai karena Allah.

Terimakasih penulis haturkan pula kepada:

1. Ibu Prof. Dr. Farida Pattitingi, SH., MH selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin dan segenap jajaran Wakil Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
2. Seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang telah membimbing dan memberikan pengetahuan, nasehat serta motivasi kepada penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Bapak Prof. Dr. Juajir Sumardi, S.H., M.H. selaku Pembimbing I, ditengah kesibukan dan aktivitasnya senantiasa bersedia membimbing dan memotivasi penulis dalam penyusunan skripsi ini.
4. Bapak Dr. Maskun, S.H., LL.M.. selaku Pembimbing II yang senantiasa menyempatkan waktu dan penuh kesabaran dalam membimbing penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.

5. Dewan Penguji, Bapak Prof. Dr. S.M Noor, SH., MH, Ibu Inneke Lihawa, SH., MH dan Bapak Albert Lokollo, SH., MH atas segala saran dan masukannya yang sangat berharga dalam penyusunan skripsi ini.
6. Bapak Prof. Dr. Ir. Abrar Saleng, SH., MH., Msi selaku Penasihat Akademik atas waktu yang dicurahkan kepada penulis.
7. Seluruh pegawai dan karyawan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang senantiasa membantu penulis selama menempuh pendidikan.
8. Bapak Davitson Aritonang, Bapak Wawan Hernawan, dan Bapak Abidin Haju selaku ATS Regional Coordinator Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI) yang telah membantu penulis mengkaji isi skripsi penulis, serta memotifasi penulis untuk terus mendalami cabang hukum udara.
9. Bapak M. Arief Santoso selaku Manager HR & GA Junior atas bantuannya selama penelitian.
10. Kakak Hera, Kakak Nurul dan kakak-kakak lain yang selalu mendengarkan ocehan penulis selama penelitian.
11. Teman-teman penulis selama berada di Fakultas Hukum Unhas, terkhusus pada teman angkatan penulis, angkatan 2011(Mediasi) yang selalu berkesan dihati penulis yang telah penulis anggap sebagai saudara sendiri. Teman-teman jalan penulis (Cimi) Rifka

Juliani, Harlina SB, Alkisa Dwi Septiani, Putri Juwita Permatahati, Ridha Ariyani Putri Samal, A. Suci Febriyanti M, Nur Hidayani, Gustia dan Rahmatullah Susanto yang selalu membawa semangat dan keceriaan selama perkuliahan, walaupun selalu menjadikan penulis sebagai bahan ejekan.

12. Teman teman Halaqoh Tarbiah penulis yang senantiasa memberikan semangat serta nasihat kepada penulis sehingga penulis senantiasa istiqomah diatas manhaj yang lurus dan jalan dakwah ini. Kepada Ukh Ica Satriani Asis dan Ukh Rahmi Dwi Putri, Syukron Jasakillahkhaeran Ukh. Semoga persahabatan kita karna Allah kekal, hingga Allah kemudian mengumpulkan kita di Jannahnya kelak. Aamiin. Dan teman Halaqoh pertama penulis Ukh Fadlilah Fajriani yang selalu berbagi cerita dengan penulis.

13. Keluarga besar jurusan Hukum Internasional yang tak bosan-bosannya mendengar keluh kesah penulis. Terkhusus kepada Ibu Birka Latif yang selalu menolong penulis dikala penulis kesulitan, juga kepada Kak Rafika, Dede, Dini, Ulla, Mumu, Afdal, dan Kak Riyad yang merupakan tim penasehat penulis.

14. Murobbiah penulis yang penuh semangat dalam berdakwah dan begitu sabar menghadapi sifat kekanak-kanakan penulis, Kak Fauziah Ramdani. Afwan atas segala ucap dan tingkah laku penulis yang tidak berkenang dihati Murobbiah. Dan murobbiah pertama penulis saat pertama kali penulis menginjakkan kaki di kampus ini,

Kak Sitti Mutmainnah yang penulis sapa dengan panggilan kak Zahroh, kakak yang penuh dengan kelembutan namun berhati baja dalam dakwah. Kak afwan karna keinginan terbesar kakak belum bisa kami realisasikan saat kakak masih disini, salam rindu dari kami bertiga untuk Ka Zahro.

15. Teman-teman SMA penulis, yang selalu penulis sayangi dan rindukan, Mon GENEXTHREE. Kalian adalah sahabat terbaik yang pernah penulis miliki, tempat penulis mencurahkan segala keluhan-keluhan penulis, tempat penulis dapat tertawa lebar, tempat penulis bisa menjadi diri penulis sendiri. Terimakasih Mon atas segalanya.
16. Teman-teman pondokan penulis Ukhti Arham's yang tidak bosan-bosannya menjadi tempat curhat penulis, terkhusus kepada Mon yang selalu mendengarkan kisah kelam penulis selama perkuliahan, Rdc teman diskusi penulis. Untuk Kak Nurul, Kak Ptto, Kak Neneng, dan Kak Cimo terimakasih atas sarannya kak. Untuk Mon, Ela, Lilis, Aini, semangat kerja Skripsinya. Untuk Rdc, Hikmah, dan sibungsu Dian, semangat kuliahnya dek.
17. Teman-teman Kokur Karate-do Penulis, maaf bagi teman-teman yang pernah merasakan tendangan penulis. Serta Segenap pelatih dan teman-teman Futsal Putri UNHAS.
18. Teman-teman KKN angkatan 87, terkhusus teman-teman posko penulis Desa Sanrego, Kec. Kahu, Kab. Bone.

19. Segenap pengurus UKM MPM (Mahasiswa Peccinta Mushollah) Lembaga Dakwah Asy'Syariah Fakultas Hukum Unhas. Tetap semangat dalam dakwah dek, karna jalan dakwah adalah jalan yang terjal. Sekiranya dakwah itu mudah maka akan banyak orang yang akan menggelutinya, namun kemudian Allah memilih diri-diri kita sebagai penerus risalah Ilahi.
20. Segenap pengurus BEM Fakultas Hukum Unhas Periode 2013/2014 yang telah memberikan kesempatan bagi penulis untuk menimbah ilmu dalam lembaga serta menjadi tempat mengeluh penulis saat penat perkuliahan.
21. Segenap pengurus UKM Tennis Meja Unhas (UTMUH) terkhusus Spin X. dan kepada Kakak terbaik penulis di Unit Kak Novi dan Kak Didi yang sukarela menjadi teman main penulis walaupun penulis bukan lawan yang sepadan dengan mereka.
22. Segenap pengurus Organda Kerukunan Keluarga Mahasiswa Bulukumba (KKMB).
23. Segenap keluarga besar Lembaga Debat Hukum dan Konstitusi Fakultas Hukum Unhas (LEDHAK). Kepada para pembina, pelatih, dan teman-teman, terimakasih atas ilmu dan saran yang diberikan selama latihan, serta kesempatan bergabung dengan Tim Debat Kebanggaan Unhas.

24. Segenap pengurus UKM ALSA LC UNHAS yang telah memberikan banyak pelajaran dan pengalaman kepada penulis selama periode kepengurusan 2012-2013.
25. Segenap Pengurus Unit Kegiatan Mahasiswa (UKM) yang ada di Fakultas Hukum Unhas.
26. Kaka-kakak dan teman-teman penulis di lembaga dakwah FSUA (Forum Studi Ulul Albab).
27. Ibu Perpustakaan dan Kak Efi yang selalu menanyakan kapan penulis sarjana dan selalu membantu penulis mencari buku yang penulis butuhkan.
28. Daeng jama' dan sahabatnya yang selalu tersenyum setiap paginya.
29. Semua pihak yang telah membantu penulis selama menempuh pendidikan di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang penulis tidak bisa sebutkan satu per satu.

Dalam merampungkan proposal ini penulis telah mencurahkan segala kemampuan penulis. Namun demikian, penulis sangat menyadari bahwa kesempurnaan hanya milik Allah Subhanahu Wata'alah semata. Sebagai makhluk ciptaannya, penulis memiliki banyak keterbatasan. Oleh karena itu, segala bentuk saran dan kritik konstruktif senantiasa penulis harapkan agar kedepannya tulisan ini menjadi lebih baik.

Semoga Allah Subhanahu Wata'alah merahmati segala apa yang dilakukan oleh penulis, dan menjadikan segala bentuk upaya untuk

merampungkan skripsi ini sebagai suatu bentuk ibadah. Akhir kata, semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi orang banyak, terutama yang ingin mendalami hukum udara. Wassalamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Makassar, Juli 2015

Penulis

DAFTAR ISTILAH DAN SINGKATAN

ADIZ	: <i>Air Defence Identification Zone</i> (Zona Larangan Terbang yang Ditetapkan oleh Amerika Serikat)
CADIZ	: <i>Canadian Air Defence Identification Zone</i> (Zona Larangan Terbang yang Ditetapkan oleh Kanada)
EAD	: <i>Emergency Airworthiness Directive</i>
FAA	: <i>Federal Aviation Agency</i> (Administrasi Penerbangan Federal Amerika Serikat)
FIR	: <i>Flight Information Region</i>
HAM	: Hak Asasi Manusia
IATA	: <i>International Air Transport Association</i>
ICAO	: <i>International Civil Aviation Organization</i>
IMF	: <i>International Monetary Fund</i>
IFALPA	: <i>International Federation of Airlines Pilots Association</i>
LPPNPI	: Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia
NOT AM	: <i>Notice to Airman</i>
PBB	: Perserikatan Bangsa Bangsa
Unclos	: <i>United Nations Convention on the Law of the Sea</i>
SDR	: <i>Special Drawing Rights</i>
ZEE	: Zona Ekonomi Eksklusif (<i>Exclusive Economic Zone</i>)

DAFTAR ISI

	halaman
HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN SKRIPSI	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISTILAH DAN SINGKATAN	xiv
DAFTAR ISI	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	11
C. Tujuan Penelitian	11
D. Manfaat Penelitian	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	13
A. Tanggung Jawab Negara dalam Penerbangan Internasional	13
B. Kedaulatan Negara	19
1. Wilayah Daratan	21
2. Wilayah Perairan	22
3. Ruang Udara	25
C. Penerbangan Internasional	31

BAB III METODE PENELITIAN	49
A. Lokasi Penelitian	49
B. Jenis dan Sumber Data	50
C. Jenis Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data	50
D. Analisis Data	51
 BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	 52
A. Hak dan Kewajiban Maskapai Penerbangan Menurut Ketentuan Hukum Internasional.....	52
B. Bentuk Tanggung Jawaban Maskapai Penerbangan Terhadap Kecelakaan yang Terjadi Akibat Kelalaian dengan Melintasi Ruang Udara Negara Berkonflik.....	70
BAB V PENUTUP	90
A. Kesimpulan	90
B. Saran	91
 DAFTAR PUSTAKA.....	 92
LAMPIRAN.....	97

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Ruang udara merupakan ruang yang terletak di atas ruang daratan dan/atau ruang lautan sekitar wilayah negara, dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yurisdiksi. Ruang daratan, ruang lautan, dan ruang udara merupakan satu kesatuan ruang yang tidak dapat dipisah-pisahkan.¹

Penggunaan ruang udara adalah hal yang telah diprediksikan akan memberikan kemudahan bagi umat manusia, angan-angan manusia untuk bisa terbang di atas ruang udara hari ini telah terwujudkan, hal ini tidak lepas dari kontribusi yang begitu besar seorang penemu (penggagas) lahirnya teori pesawat udara.

Manusia pertama penggagas lahirnya pesawat udara adalah Abbas Ibnu Firnas, seorang Muslim Spanyol yang hidup di abad ke-9 Masehi. Pada tahun 875, Ibnu Firnas membuat satu *prototype* atau model pesawat terbang dengan meletakkan bulu pada sebuah bingkai kayu. Ia mencoba membuat *prototype* pesawat layang pertama dan menerbangkannya dari atap sebuah menara. Beliau hidup pada saat pemerintahan Khalifah Umayyah di Spanyol yang dulunya bernama Andalusia.

¹Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015, *Ruang Udara*, <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/98>, diakses pada tanggal 9 Maret 2015, pukul 09.38 WITA.

Di bawah pemerintahan khalifah baru, Abdul Rahman II. Ibnu Firnas membuat pengumuman yang menarik perhatian warga Cordoba. Ia ingin melakukan percobaan terbang dari menara Masjid Mezquita dengan menggunakan sayap atau jubah tanpa lengan yang dipasangkan di tubuhnya.

Keberhasilannya itu mendorongnya untuk mengembangkan teori penemuan tersebut. Abbas Ibnu Firnas melakukan serangkaian penelitian dan pengembangan konsep serta teori berdasarkan tindak laku alam yang dilihatnya. Sebagai salah satu bahan perbandingan penelitiannya adalah bagaimana burung bisa terbang, dari situlah ia mencoba membuat *prototype* pesawat layang.

Selama ini banyak orang memahami dan mengklaim bahwa penemu pesawat terbang pertama kali adalah Wright bersaudara, yang pada saat itu berhasil menerbangkan pesawat mereka pada tanggal 17 Desember 1903. Namun ternyata, seorang ilmuwan muslimah yang telah menemukan alat terbang itu jauh sebelum Wright bersaudara menemukannya. Abbas Ibnu Firnas menemukan ide alat terbang sebelas abad sebelum Wright bersaudara berhasil menerbangkan pesawat mereka. Tepatnya pada tahun 875. Penemu alat terbang ini merupakan seorang insinyur, dokter, penyair, dan musisi.² Hal ini membuktikan bahwa

² Mahasiswa Pecinta Islam, 2011, *Ibn Firnas Penemu Pesawat Udara Pertama*, <http://bekalakhirat.wordpress.com/2011/07/12/ibn-firnas-penemu-pesawat-terbang-pertama/>, diakses pada tanggal 9 Maret 2015, pukul 09.48 WITA.

sebelum percobaan Wilbur dan Orville wright berhasil, telah ada pelopor-pelopor penerbangan sebelumnya.³

Dalam dunia penerbangan, pesawat udara mulai ramai diperbincangkan pada saat Francisco de Lana dan Galier mencoba mengembangkan model pesawat udara yang dapat terbang di atmosfer, kemudian diikuti oleh Pater de Gusman di Lisabon yang berhasil terbang di ruang udara dengan menggunakan udara yang dipanaskan, sedangkan Black berhasil terbang dengan balon yang diisi dengan zat air pada tahun 1767 yang diikuti oleh Cavallo pada tahun 1782.⁴

Perkembangan pesawat udara diiringi pula dengan banyaknya konvensi internasional yang membahas mengenai pemanfaatan ruang udara dan ketentuan dalam penerbangan internasional yang pada akhirnya menjadi sumber hukum internasional. Namun dalam perkembangannya yang menjadi sumber hukum internasional tidak hanya berasal dari konvensi internasional yang lahir dari perembukan negara-negara yang mempunyai kepentingan akan pemanfaatan ruang udara.

Sumber-sumber hukum udara internasional pada umumnya lahir dari hukum internasional dan hukum nasional. Sebagaimana Pasal 38 ayat (1) Piagam Mahkamah Internasional (PMI) yang berisi sumber hukum internasional adalah *international treaty, international custom, as evidence a general practice, accepted as law*. Sumber hukum udara internasional

³ Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, 1991, *Penentuan Tanggung jawab Pengangkut yang Terikat dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*.

⁴ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 9.

dapat berupa multilateral maupun bilateral.⁵ Selain itu, sumber hukum udara dapat pula berupa perjanjian antar negara, hukum kebiasaan internasional, prinsip-prinsip hukum umum (*general principles of law*), ajaran hukum (*doctrine*), dan yurisprudensi.

Prinsip-prinsip yang berlaku pada hukum udara dan hukum penerbangan telah termaktub dalam konvensi internasional seperti Konvensi Paris tahun 1910 yang mengatur mengenai regulasi penerbangan internasional dan yurisdiksi negara kolong kemudian pada tanggal 13 Oktober 1919 ditanda-tanganilah Konvensi Paris 1919 yang diikuti oleh 27 negara yang terdiri dari negara-negara sekutu, dan Amerika Latin.

Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 11 Juli 1922 dan hanya dijalankan oleh negara-negara yang menjadi pemenang dalam Perang Dunia 1 sedangkan negara yang merupakan bekas musuh hanya dapat menjadi negara pihak setelah terdaftar sebagai anggota Liga Bangsa Bangsa (LBB) atau atas keputusan tiga atau empat negara anggota pada konvensi. Namun pada tahun 1929 telah direvisi dengan protokol 15 Juli 1929 yang bertujuan untuk menerima keanggotaan Jerman dan LBB.

Dalam perkembangannya konvensi ini banyak mengalami perubahan, mulai dengan protokol tambahan tanggal 1 Mei 1920, kemudian pengaturan tanggal 14 Desember 1926, dan berakhir dengan protokol 15 Juni 1929. Selain itu, Jerman juga mengajukan perubahan

⁵ *Ibid.*, hlm. 4.

terhadap ketentuan-ketentuan yang telah ada sebelumnya yang dilakukan oleh Komisi Internasional Navigasi Udara dalam sidangnya tanggal 10-15 Juni 1929 di Paris.⁶

Konvensi Chicago tahun 1944 merupakan konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional. Konvensi ini merupakan revisi dari Konvensi Paris 1919 yang diadakan di Chicago atas undangan dari Amerika Serikat dan dihadiri oleh 53 negara pada tanggal 1 November-7 Desember 1944. Pada Pasal 9 konvensi ini mengatur mengenai zona larangan terbang pada area terlarang. Konvensi ini juga melahirkan pembahasan dari aspek ekonomi, kedaulatan atas wilayah udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, SAR (*Search and Rescue*), dokumen penerbangan dan organisasi penerbangan sipil internasional.

Konvensi Tokyo 1963 sendiri mengatur mengenai yurisdiksi suatu negara, mengisi kekosongan hukum, serta serangkaian aturan mengenai ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara baik itu perlindungan hukum awak pesawat udara, penumpang, perusahaan, dan pelaku, serta hak dan kewajiban negara anggota. Selanjutnya mengenai penerbangan internasional diatur dalam Konvensi Tokyo tahun 1963.

Konvensi Tokyo tahun 1963 pada umumnya mengatur mengenai tindak pidana dalam penerbangan internasional, namun tujuan utama konvensi ini adalah untuk melindungi pesawat udara, orang maupun barang yang diangkut untuk menjamin keselamatan penerbangan. Selain

⁶ Alfaris, 2014, *Analisis Yuridis Pengawasan dan Pengendalian Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap Lalu Lintas Pesawat Udara Asing Ditinjau Dari Hukum Internasional*, Skripsi Kekhususan Hukum Internasional, Makassar, hlm. 39.

itu juga mengatur mengenai yurisdiksi, serta mencegah terjadinya kekosongan hukum, dan untuk menegakkan ketertiban dan disiplin dalam pesawat udara yang sedang melakukan penerbangan serta mengatur perlindungan hukum terhadap kapten dalam penerbangan, awak pesawat udara, penumpang, pemilik pesawat udara dan operator pesawat udara. Konvensi Den Haag tahun 1970 sendiri adalah konvensi internasional mengenai penerbangan yang spesifik mengatur pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, serta mengatur tentang ruang lingkup tindak pidana dan yurisdiksi.

Konvensi Montreal tahun 1971 merupakan konvensi yang mengatur mengenai pemberantasan tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil, mengatur tentang ruang lingkup tindak pidana, yurisdiksi, dan wewenang kapten pilot dan segala aturan mengenai penanganan pelanggaran penerbangan internasional seperti pembajakan, dan tindakan kekerasan lain yang membahayakan navigasi penerbangan internasional. Aturan mengenai ekstradisi⁷ bagi pelaku kejahatan dalam penerbangan internasional tersebut. Segala konvensi yang kemudian mewarnai dunia penerbangan adalah bentuk kepedulian nyata masyarakat internasional akan dunia penerbangan yang diharapkan mampu menjadi media transportasi terbaik dari waktu ke waktu..

⁷ Ekstradisi adalah penyerahan warga negara asing yang dianggap melakukan tindakan kriminal oleh suatu negara kepada negara lain (negara domisili tempat warga negara tersebut) untuk diadili; pemindahan seseorang dari suatu negara ke negara lain secara paksa untuk diajukan kedepan sidang pengadilan atau dimasukkan penjara untuk suatu kejahatan yang menurut dugaan, telah dilakukan;

Konvensi lain yang mengatur mengenai penerbangan internasional adalah Konvensi Jenewa 1958 (*Convention on International Civil Aviation*). Konvensi Jenewa 1958 menetapkan setiap negara memiliki kedaulatan yang lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya, tidak dikenal adanya hak lintas damai, Jadi tidak satu pun pesawat udara asing diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin negara yang bersangkutan.

Perkembangan penerbangan internasional semakin canggih. Hal tersebut berbanding lurus dengan masalah-masalah yang lahir akibat adanya simbiosis mutualisme dalam dunia penerbangan. Hingga pada akhirnya perkembangan konvensi internasional tak terelakkan lagi. Namun kenyataannya, perkembangan konvensi internasional belum mampu memberikan kesadaran kepada para pihak yang mempunyai kontribusi besar dalam dunia penerbangan untuk melakukan fungsinya sebagaimana mestinya. Seperti halnya para pihak penyedia layanan penerbangan (maskapai) yang sering kali mengabaikan dan tidak mengindahkan aturan dalam penerbangan internasional hingga berakibat fatal bagi para pengguna jasa.

Jatuhnya pesawat Malaysia Airlines MH17 yang jatuh di wilayah Ukraina adalah salah satu gambaran bentuk kelalaian dari penyedia layanan penerbangan (maskapai) yang berakibat fatal. Pesawat Malaysia Airlines MH17 yang jatuh di wilayah Ukraina yang merupakan wilayah konflik telah menewaskan 298 orang penumpang dan awak.

Sebelum jatuhnya MH17 Eurocontrol telah menerbitkan NOTAM. Dalam Notam yang dirilis pada 17 Juli 2014 pukul 00.00 GMT, Eurocontrol menyatakan bahwa terjadi aksi peperangan wilayah udara perbatasan Ukraina dan Federasi Rusia untuk itu semua maskapai yang ingin melintasi kawasan tersebut harus terbang diatas ketinggian 32.000 kaki. Malaysia Airlines yang berangkat sekitar pukul 10.00 GMT dihari yang sama hilang kontak pada 14:15 GMT dengan ketinggian 33.000 kaki, dan 50 km (31 mi) dari perbatasan Rusia-Ukraina. Hal tersebut dilaporkan oleh pihak Malaysia Airlines.

Dikutip dari *Dailymail*, sistem misil BUK yang diduga menghancurkan MH17 memiliki jangkauan tembak hingga ketinggian 75.000 kaki. Atas dasar inilah, Eurocontrol kemudian memutuskan untuk benar-benar menutup wilayah udara Ukraina. Semua *flight plan* yang diisi menggunakan rute tersebut ditolak. Dikutip dari sumber yang sama, harian *DailyMail* yang terbit di Inggris menyebut pilot Malaysia Airlines mengabaikan beberapa peringatan untuk menghindari wilayah udara Ukraina. Malaysia Airlines, seperti sejumlah operator lainnya, terus menggunakan rute tersebut karena merupakan rute yang lebih pendek, yang berarti lebih sedikit bahan bakar yang digunakan sehingga lebih murah.

Peringatan mengenai kawasan berbahaya Ukraina tersebut tidak hanya datang dari pihak Eurocontrol, melainkan sebelumnya telah ada peringatan dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International*

Civil Aviation Organisation/ICAO) yang menyarankan operator untuk mempertimbangkan alternatif rute setelah menguraikan kemungkinan adanya risiko serius bagi keamanan penerbangan sipil internasional.

Federal Aviation Agency (FAA) yang merupakan Badan Penerbangan Federal Amerika Serikat juga memperingatkan maskapai penerbangan bahwa klaim Rusia atas wilayah udara Crimea di Ukraina akan menyebabkan kekacauan dalam instruksi pengawasan lalu lintas udara. Peringatan yang dikeluarkan *Federal Aviation Agency* (FAA) menyatakan para pilot agar tidak terbang di atas wilayah tersebut. Tidak hanya itu, pihak FAA juga telah menerbitkan Notam yang melarang maskapai udara asal Amerika Serikat melintasi langit daerah otonomi Crimea, yang terletak di antara Ukraina dan Laut Hitam serta Laut Azov. Namun, setelah kecelakaan MH17, terungkap larangan FAA tersebut rupanya mencakup keseluruhan wilayah udara Ukraina

Banyaknya oknum maskapai yang tetap bersikeras melalui daerah berkonflik di Ukraina sebagai rute penerbangannya didasarkan pada jarak tempuh yang lebih pendek sehingga dapat menekan biaya perjalanan dan memperpendek jam kerja awak dan pilot. Kelalaian dari pihak maskapai yang merenggut korban tidak hanya terjadi pada kasus MH17, melainkan telah banyak kasus serupa sebelumnya. Seperti jatuhnya pesawat Japan Airlines Penerbangan 123 (JAL123, JL123), sebuah Boeing 747-146SR, dengan nomor registrasi JA8119, jatuh di gunung

Takamagahara di Prefektur Gunma, Jepang 100 km dari Tokyo pada 12 Agustus 1985.

Menurut penyelidikan yang dilakukan Komisi Penyelidik Kecelakaan Pesawat dan Kereta Api Jepang, ekor pesawat tersebut pernah tersenggol dalam sebuah pendaratan di Bandara Itami pada 2 Juni 1978. Ekor pesawat tersebut kemudian tidak diperbaiki dengan sempurna oleh teknisi Boeing dan JAL yang menyebabkan berkurangnya kemampuan penyekat bertekanan bagian belakang (*rear pressure bulkhead*) dalam menahan beban tekanan selama penerbangan sehingga mengakibatkan kelelahan logam dan kecelakaan tersebut terjadi⁸

Kecelakaan pesawat udara yang mewarnai dunia penerbangan internasional tidak menjadikan segelintir pihak lebih profesional dalam memberikan pelayanannya. Masih sering kita jumpai maskapai yang nekat melintasi daerah konflik yang merupakan zona larangan terbang guna untuk menghemat materi dan waktu. Tidak hanya itu, banyaknya oknum maskapai yang masih menggunakan pesawat tidak layak pakai dalam penerbangan mereka menambah deretan daftar kecelakaan pesawat udara. Untuk itulah kemudian penulis tertarik untuk meneliti dan mengkaji masalah tersebut guna perbaikan sistem pelayanan penerbangan nasional dan internasional. Serta dengan harapan bahwa penelitian penulis dapat menjadi kontribusi besar dalam hukum penerbangan internasional yang namanya tak pernah terdengar lagi dalam dekade waktu yang cukup lama.

⁸ Anonim, 2014, *Japan Airlines Penerbangan 123*, http://id.wikipedia.org/wiki/Japan_Airlines_Penerbangan_123, Diakses pada tanggal 6 Januari 2015, pukul 11.00 WITA.

B. Rumusan masalah

Beranjak dari latar belakang yang telah disampaikan penulis adapun beberapa hal yang akan penulis kemukakan sebagai pokok masalah yaitu:

1. Apakah yang menjadi hak dan tanggung jawab maskapai penerbangan menurut ketentuan hukum internasional?
2. Bagaimanakah bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan terhadap kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian dengan melintasi ruang udara negara berkonflik?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui hak dan kewajiban maskapai penerbangan menurut ketentuan hukum internasional
2. Untuk mengetahui bagaimana bentuk pertanggung jawaban maskapai penerbangan jika terjadi kecelakaan dalam penerbangan yang diakibatkan dari kelalaian maskapai penerbangan yang tidak mengindahkan ketentuan hukum internasional

D. Manfaat penelitian

1. Hasil penelitian dapat digunakan sebagai bahan masukan untuk perbaikan pelayanan perusahaan penerbangan nasional maupun internasional
2. Dapat menjadi referensi bagi peneliti lain yang ingin meneliti dengan judul yang sejenis

3. Dengan adanya penelitian ini, dapat menambah wawasan peneliti dan pembaca terkait masalah yang sering muncul dalam dunia penerbangan serta bagaimana bentuk penyelesaian yang dapat ditempuh.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tanggung Jawab Negara dalam Penerbangan Internasional

Istilah negara diterjemahkan dari kata-kata asing *Staat* (bahasa Belanda dan Jerman); *State* (bahasa Inggris); *etat* (bahasa Prancis). Istilah *Staat* mempunyai sejarah sendiri. Istilah itu mula-mula dipergunakan dalam abad ke-15 di Eropa Barat. Anggapan umum yang diterima bahwa kata *State* (*State*, *etat*) itu dialihkan dari kata bahasa latin *status* atau *statum*. Secara etimologis, kata *status* dalam bahasa latin klasik adalah suatu istilah abstrak yang menunjukkan keadaan yang tegak dan tetap, atau sesuatu yang memiliki sifat-sifat yang tegak dan tetap.⁹

Kata negara mempunyai dua arti. Pertama, negara adalah masyarakat atau wilayah yang merupakan satu kesatuan politis. Kedua, negara adalah lembaga pusat yang menjamin kesatuan politis itu, yang menata dengan demikian menguasai wilayah itu. Sedangkan dalam ilmu politik, istilah negara adalah *agency* (alat) dari masyarakat yang mempunyai kekuasaan untuk mengatur hubungan-hubungan manusia dalam masyarakat dan menertibkan gejala-gejala kekuasaan dalam masyarakat.¹⁰

Sedangkan tanggung jawab sendiri memiliki pengertian yang sangat luas, namun demikian menurut Peter Salim dapat dikelompokkan

⁹ Ni'matul Huda, 2010, *Ilmu Negara*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 1.

¹⁰ *ibid*, hlm.2.

menjadi tiga kelompok besar masing-masing tanggung jawab dalam arti *accountability*, *responsibility*, dan *liability*. Demikian pula menurut Henry Campbell Black.¹¹

Tanggung jawab dalam arti *accountability* biasanya berkaitan dengan keuangan atau pembukuan, atau sesuatu yang berkaitan dengan pembayaran. Di samping itu, *accountability* dapat pula berarti suatu kepercayaan terhadap lembaga tertentu yang berkaitan dengan keuangan.

Sedangkan tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat diartikan keikutsertaan memikul suatu beban akibat suatu perbuatan, dan memiliki kewajiban memperbaiki kembali kesalahan yang pernah terjadi. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia tanggung jawab dalam arti *responsibility* dapat berarti wajib menanggung segala sesuatunya, jika terjadi apa-apa dapat disalahkan, dituntut, dan diancam hukuman pidana oleh penegak hukum di depan pengadilan, menerima beban akibat tindakan sendiri atau orang lain.¹²

Untuk *liability* sendiri, menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia dapat berarti menanggung segala sesuatu sesuai kerugian yang terjadi akibat perbuatannya atau perbuatan orang lain yang bertindak untuk dan atas namanya. Apabila terjadi sesuatu dapat diajukan gugatan perdata didepan pengadilan oleh orang yang dirugikan menurut hukum nasional.

¹¹ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT Rajagrafindo Persada, Jakarta, hlm. 213.

¹² *Ibid*, hlm. 215.

Konsep tanggung jawab dalam penerbangan sendiri dimaksudkan bahwa pada konsep *accountability* perusahaan penerbangan diharapkan telah mempertimbangkan dan menyiapkan aspek kelayakan dalam penerbangan, hal ini berupa kecakapan dari pihak regulator dan oprator. Sedangkan untuk Konsep tanggung jawab *responsibility* adalah tuntutan bagi pihak penyedia layanan penerbangan untuk lebih cermat mengamati potensi munculnya resiko dalam penerbangan, dalam hal ini merupakan tanggung jawab oprator. Dan untuk tanggung jawab menurut konsep *liability* diartikan bawa jika dalam suatu penerbangan timbul suatu kerugian, maka pihak-pihak apa sajakah yang memegang tanggung jawab, serta bagaimana mekanisme pertanggung jawaban mereka.

Dalam cakupan hukum internasional, prinsip tanggung jawab negara merupakan salah satu prinsip yang sangat penting, khususnya dalam hakekat dan fungsi hukum internasional. Menurut Shaw: “ ... *State Responsibility is a fundamental Principles of International law, Arising Out of the Nature of the International legal System..*” hal ini pun serupa dengan yang dikatakan Schwanzenberger.

Prinsip tanggung jawab negara lahir dari kewajiban internasional yang bersifat primer (*primary rules of obligation*), yaitu prinsip keseimbangan hak dan kewajiban negara (*right and duty of state*). Setiap negara yang memegang hak tertentu, adalah subjek yang mendukung kewajiban tertentu. Kewajiban itu merupakan sisi lain dari hak yang diberikan oleh hukum. Hak setiap negara dibatasi oleh hak negara lainnya.

Penerapan hak suatu negara dibatasi oleh kewajiban untuk tidak melanggar hak negara lain.¹³

Tanggung jawab negara telah dinyatakan secara tegas dibatasi pada pertanggungjawaban negara bagi tindakan-tindakan yang secara internasional tidak sah. Hal ini merupakan tanggung jawab negara secara tegas, sumber dari tanggung jawab tersebut adalah suatu tindakan yang melanggar hukum internasional. Kesalahan atau kerugian-kerugian yang menimbulkan tanggung jawab negara beragam jenisnya. Dengan demikian suatu negara bertanggung jawab karena melanggar traktat. Berkaitan dengan tidak dilaksanakannya kewajiban-kewajiban kontraktual, karena kerugian-kerugian terhadap warga negara dari negara lain dan sebagainya. Pelanggaran kewajiban negara dapat berupa suatu tindakan ataupun kelalaian.

Tanggung jawab negara diatur oleh standar-standar hukum internasional, hal ini berdasarkan pada hukum internasional mengenai hal apa saja dan sejauh mana tindakan atau kelalaian dari suatu negara tertentu dianggap sah atau tidak sah. Apabila tindakan-tindakan atau kelalaian-kelalaian suatu negara yang diukur oleh standar-standar tersebut dinyatakan sah, maka tanggung jawab negara tidak akan timbul.

Pada dasarnya, ada dua macam teori pertanggungjawaban negara yaitu:¹⁴

¹³ Khandita Wijaya, 2012, *tanggung jawab Negara Peluncur (Launching State) Terhadap Sampah Ruang Angkasa (Space Debris) yang Dihasilkan Dari Kegiatan Eksplorasi dan Eksploitasi Ruang Angkasa Ditinjau Dari HUKUM Internasional*, skripsi kekhusussn hukum internasional, Makassar, hlm. 32.

a. Teori Resiko (*Risk Theory*)

Teori ini yang kemudian melahirkan prinsip tanggung jawab mutlak (*absolute liability* atau *strict liability*) atau tanggung jawab objektif (*objective responsibility*), yaitu bahwa suatu negara mutlak bertanggung jawab atas setiap kegiatan yang menimbulkan akibat yang sangat membahayakan (*harmful effects of untra-hazardous activites*) walaupun kegiatan itu sendiri adalah kegiatan yang sah menurut hukum.

b. Teori Kesalahan (*Fault Theory*)

Teori ini yang melahirkan prinsip tanggung jawab subjektif (*subjective responsibility*) atau tanggung jawab atas dasar kesalahan (*liability based on fault*), yaitu bahwa tanggung jawab negara atas perbuatannya baru dikatakan ada jika dapat dibuktikan adanya insur kesalahan pada perbuatan itu.

Dalam hubungannya dengan penerbangan internasional, negara sendiri memiliki tanggung jawab yang sangat besar berkaitan dengan penerbangan baik itu terkait kewajiban menjaga lalu lintas penerbangan, yang mencakup kewajiban untuk mencegah kelalaian-kelalaian yang membahayakan keselamatan (*safety oversight*), serta kewajiban untuk

¹⁴ Khandita Wijaya, 2012, *tanggung jawab Negara Peluncur (Launching State) Terhadap Sampah Ruang Angkasa (Space Debris) yang Dihasilkan Dari Kegiatan Eksplorasi dan Eksploitasi Ruang Angkasa Ditinjau Dari HUKUM Internasional*, skripsi kekhusussn hukum internasional, Makassar, hlm. 34.

menghukum tindakan kriminal yang membahayakan keselamatan penerbangan.

Konvensi Chicago 1944 menentukan bahwa badan legislatif suatu negara yang berdaulat memiliki kewenangan untuk menentukan seberapa ketat aturan keselamatan penerbangan sipil sesuai dengan wilayah yurisdiksi negara masing-masing. Dalam skala internasional, kewajiban untuk menjaga keselamatan penerbangan secara umum dianggap merupakan suatu kewajiban yang bersifat *erga omnes*¹⁵ dan setiap negara di dunia memiliki kepentingan terhadapnya. Dengan demikian jika hal ini dianalogikan terhadap standar-standar keselamatan yang terdapat di dalam Konvensi Chicago 1944 disusun oleh ICAO dengan tujuan untuk melindungi kepentingan bersama komunitas penerbangan sipil internasional, maka secara prinsip keberlakuannya sendiri tidak hanya terhadap negara-negara yang menjadi negara anggota ICAO saja, tetapi juga kepada non anggota.

Meskipun keselamatan penerbangan sipil secara umum merupakan kewajiban yang harus ditaati oleh seluruh negara baik anggota maupun non anggota ICAO, kewajiban untuk menaati standar keselamatan lalu lintas penerbangan memberikan kesempatan bagi negara berdaulat untuk menentukan seberapa ketat peraturan keselamatan penerbangan yang diberlakukan di dalam yurisdiksi wilayah negaranya masing-masing.

B. Kedaulatan Negara

¹⁵ *Erga omnes* adalah putusan Pejabat Tata Usaha Negara (PTUN) yang mengikat secara publik, tidak hanya mengikat para pihak yang bersengketa saja.

Negara berdaulat adalah negara yang mempunyai kekuasaan tertinggi (*supreme authority*) bebas dari kekuasaan negara lain, bebas dalam arti seluas luasnya baik kedalam maupun keluar. Menurut Konvensi Montevideo tahun 1933, negara berdaulat harus memenuhi unsur- unsur penduduk tetap, pemerintahan yang diakui oleh rakyat, dapat mengadakan hubungan internasional, serta mempunyai wilayah darat, laut maupun udara.¹⁶

Wilayah yang merupakan salah satu unsur yang harus dipenuhi oleh suatu negara merupakan unsur mutlak yang harus ada. Wilayah adalah suatu ruang sebagai tempat bagi orang menjadi warga negara atau penduduk untuk dapat hidup dan menjalankan aktifitasnya.¹⁷ Selain itu, wilayah merupakan atribut yang sangat penting bagi eksistensi suatu negara, di atas wilayahnya negara memiliki hak-hak untuk melaksanakan kedaulatan atas orang, benda, peristiwa atau perbuatan hukum yang terjadi di wilayahnya.¹⁸ Adapun beberapa cara yang ditempuh guna memperoleh wilayah kedaulatan suatu negara yaitu berupa penguasaan (*occupation*), aneksisasi,¹⁹ pertumbuhan (*accretion*), *cessie*,²⁰ kadaluarsa, dan perang. Perolehan wilayah karena penguasaan, seperti Eastern Greenland yang disengketakan oleh Denmark dan Swedia, pulau

¹⁶ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 253.

¹⁷ Alma Manuputy, Abdul Rasak Rauf, Hamid Awaluddin, Inneke Lihawa, Maskun, S.M. Noor, 2008, *Hukum Internasional*, Rech-ta, Depok, hlm. 92.

¹⁸ Sefriani, 2011, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Rajawali Pers, Jakarta, hlm. 203.

¹⁹ Aneksisasi atau aneksasi adalah penyerobotan; pencaplokan; perolehan kedaulatan Negara dengan menggabungkan wilayah lain kedalam wilayah kedaulatannya; pengambilan wilayah orang lain secara paksa untuk disatukan dengan Negara sendiri

²⁰ *Cessie* adalah cara perolehan tambahan wilayah melalui proses peralihan hak dari suatu negara ke negara lain.

Palmas yang disengketakan antara Amerika Serikat dan Belanda, pulau Ligitan dan Sipadan yang disengketakan antara Indonesia dan Malaysia.

Sedangkan perolehan karena aneksiasi misalnya Kuwait diserbu dan diduduki oleh Irak kemudian dijadikan provinsi ke 19, Korea Utara diduduki Jepang pada 1910, dan perolehan wilayah karena pertumbuhan (*accretion*) yaitu berdasarkan hukum Romawi yang terjadi secara alamiah. Kemudian untuk perolehan secara *cession* seperti penyerahan Alaska dari Uni Soviet kepada Amerika Serikat, Lotharinge diberikan oleh Prancis kepada Jerman, dan untuk peperangan sendiri adalah kedaulatan yang dimiliki Republik Indonesia melalui peperangan dengan Belanda²¹

Dalam sejarah kehidupan umat manusia, terkadang muncul konflik yang berkaitan dengan wilayah yang disebabkan adanya ekspansi²² wilayah atau ketidakjelasan garis batas wilayah antara dua atau lebih negara. Namun dengan semakin meningkatnya penghormatan atas kedaulatan teritorial suatu negara terutama setelah perang dunia II adanya ekspansi tidak terdengar lagi.

Berbagai konvensi internasional yang memuat pengaturan wilayah kedaulatan suatu negara seperti Konvensi Paris 1919, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Montevideo 1933, Piagam PBB (*UN Charter*), Konvensi Havana 1928, Konvensi Jenewa 1958, Konvensi PBB 1982 (UNCLOS), dan Konvensi Wina tahun 1961. Wilayah negara pada umumnya meliputi

²¹ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 254.

²² Ekspansi adalah suatu usaha memperluas wilayah negara dengan jalan menduduki sebagian atau seluruh wilayah negara lain secara tidak sah.

wilayah daratan, wilayah perairan dan ruang udara yang kesemuanya ini merupakan satu kesatuan yang utuh, namun kemudian tidak semua negara memiliki tiga unsur tersebut.

1. Wilayah Daratan

Wilayah daratan adalah bagian dari wilayah negara dimana rakyat atau penduduk negara bermukim secara permanen serta pemerintah negara melaksanakan dan mengendalikan segala kegiatan pemerintahannya. Wilayah daratan antara negara yang satu dan yang lainnya harus memiliki batas yang tegas.²³

Wilayah daratan juga meliputi semua permukaan bumi beserta benda-benda apa saja yang ada di atas maupun di dalam kandungan bumi tersebut. Semua benda-benda mineral, benda galian dibawah permukaan bumi sampai tidak terbatas yang secara teknis masih dapat dieksploitasi dan eksporasi merupakan wilayah daratan.²⁴

Pada umumnya, garis batas wilayah daratan ditetapkan berdasarkan perjanjian-perjanjian garis batas wilayah antara negara-negara yang berbatasan. Hal ini disebabkan perbatasan wilayah sering menjadi sumber sengketa.

2. Wilayah Perairan

²³ Alma Manuputy, Abdul Rasak Rauf, Hamid Awaluddin, Inneke Lihawa, Maskun, S.M. Noor, *Loc Cit.*, hlm. 93.

²⁴ Martono dan Ahmad Sudiro, *Loc Cit.*, hlm. 255.

Wilayah perairan atau wilayah laut meliputi laut beserta tanah yang ada di bawahnya. Tanah di bawah laut terdiri dari dasar laut dan tanah di bawah dasar laut. Wilayah laut terbagi atas wilayah yang dikuasai oleh suatu negara (negara pantai) dengan laut yang tidak dikuasai oleh suatu negara.

Aturan mengenai hukum laut internasional pertama kali dibahas secara mendalam pada Konferensi Hukum Laut di Jenewa pada bulan Februari 1958. Dalam tataran internasional, masyarakat internasional melalui Perserikatan Bangsa Bangsa terus melakukan berbagai upaya kodifikasi²⁵ hukum laut melalui konferensi-konferensi internasional, yaitu Konferensi Hukum Laut di Jenewa tahun 1958 (*United Nations Conference on the Law of the Sea - UNCLOS I*) yang menghasilkan empat Konvensi, tetapi konferensi tersebut gagal menentukan lebar laut territorial dan konsepsi negara kepulauan yang diajukan Indonesia, kemudian dilanjutkan dengan konferensi kedua (UNCLOS II) yang juga mengalami kegagalan dalam menetapkan dua ketentuan penting tersebut, yaitu penetapan lebar laut territorial dan negara kepulauan.

UNCLOS I dan UNCLOS II telah gagal menentukan lebar laut territorial dan konsepsi negara kepulauan karena berbagai kepentingan setiap negara. Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) terus melanjutkan upaya kodifikasi dan unifikasi²⁶ hukum laut internasional. Upaya tersebut pada dasarnya telah dimulai sejak tahun 1973, di mana tahun 1970an

²⁵ Kodifikasi adalah himpunan berbagai peraturan menjadi undang-undang; hal penyusunan kitab perundang-undangan.

²⁶ hal menyatukan; penyatuan; hal menjadikan seragam.

merupakan awal kebangkitan kesadaran masyarakat internasional atas pentingnya mengatur dan menjaga lingkungan global termasuk lingkungan laut.

Melalui proses panjang dari tahun 1973 sampai 1982 hingga pada akhirnya konferensi UNCLOS ke III berhasil membentuk sebuah konvensi yang sekarang dikenal sebagai Konvensi PBB tentang Hukum Laut 1982 (*United Nations Convention on the Law of the Sea*) yang ditandatangani oleh 119 Negara di Teluk Montego Jamaika tanggal 10 Desember 1982.²⁷ Konvensi Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) tentang hukum laut 1982 (*UNCLOS 1982*) melahirkan delapan zonasi pengaturan hukum laut yaitu:²⁸

- a. Perairan Pedalaman (*Internal Waters*) perairan pedalaman adalah perairan yang berada pada sisi darat (dalam) garis pangkal, di kawasan ini negara memiliki kedaulatan penuh, sama seperti kedaulatan negara di daratan. Pada prinsipnya tidak ada hak lintas damai di kawasan ini kecuali kawasan perairan pedalaman yang terbentuknya karena penarikan garis pangkal lurus.
- b. Perairan Kepulauan (*Archiplegic Waters*) termasuk didalamnya selat yang digunakan untuk pelayaran internasional.
- c. Laut Teritorial (*Territorial Waters*) adalah wilayah lautan yang ditarik dari perairan pedalaman sepanjang 12 mil, di kawasan ini kedaulatan negara penuh termasuk atas ruang udara di atasnya.

²⁷ Departemen Kelautan dan Perikanan, 2008, *Evaluasi Kebijakan Dalam Rangka Implementasi Konvensi Hukum Laut Internasional (UNCLOS 1982) di Indonesia*.

²⁸ Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 212.

Hak lintas damai diakui bagi kapal-kapal asing yang melintas, hak lintas damai sendiri adalah hak untuk melintasi wilayah negara suatu negara dengan maksud damai serta tidak mengganggu keamanan dan ketertiban negara pantai.

- d. Zona Tambahan (*Countingous Waters*) adalah wilayah perairan suatu negara yang terletak 12 mil dari laut territorial, di zona ini kekuasaan negara terbatas untuk mencegah pelanggaran-pelangaran terhadap bea cukai, fiskal, imigrasi, dan perikanan.
- e. Zona Ekonomi Eksklusif (*Exclusive Economic Zone*) merupakan suatu wilayah yang berdampingan dengan laut territorial dengan jarak tidak melebihi 200 mil laut, dalam *United Convention on the Law of the Sea* (UNCLOS III) tahun 1982 ketentuan tentang Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) diatur dalam Pasal 55 tentang Rezim Hukum Khusus Zona Ekonomi Eksklusif. Pasal tersebut berbunyi, “zona ekonomi eksklusif adalah suatu daerah diluar dan berdampingan dengan laut territorial yang tunduk pada rezim hukum khusus yang ditetapkan dalam bab ini berdasarkan hak-hak dan yurisdiksi negara pantai, dan hak-hak serta kebebasan-kebebasan negara lain, diatur oleh ketentuan-ketentuan yang relevan konvensi ini”.
- f. Landas Kontinen (*Continental Shelf*) terdiri dari dasar laut, dan tanah dibawahnya yang bersambung dari laut territorial suatu negara pantai, Konvensi Hukum Laut 1982 memberikan suatu

pembatasan, dimana landas kontinen tidak dapat melebihi 350 mil laut Pasal 76 ayat (6). Jadi sesuai ketentuan di atas, maka lebar landas kontinen adalah sebagai berikut: (1) Negara-negara yang pinggiran luar tepi kontinennya kurang dari 200 mil, lebar landas kontinen negara tersebut diperbolehkan sejauh 200 mil dari pantai. (2) Negara-negara yang pinggiran luar tepi kontinennya lebih lebar dari 200 mil dari garis pangkal dapat memperoleh landas kontinen sejauh pinggiran luar tepi kontinen tersebut. Hak dan kewajiban negara pantai di landas kontinen hampir sama dengan hak dan kewajiban di ZEE. Negara pantai mempunyai kedaulatan atas dasar laut dan tanah bawahnya. Dari landas kontinen, termasuk di dalamnya hak eksklusif untuk mengatur segala sesuatu yang bertalian dengan eksploitasi sumber-sumber alam seperti pemboran minyak dan hak atas sumber-sumber hayati laut. Hak negara pantai atas landas kontinen tidaklah merubah status hukum perairan di atasnya atau udara di atas perairan tersebut.

3. Ruang Udara

Wilayah udara suatu negara adalah ruang udara yang ada di atas wilayah daratan, wilayah laut pedalaman, laut teritorial dan juga wilayah laut negara kepulauan. Kedaulatan negara di ruang udaranya berdasarkan adagium Romawi adalah sampai ketinggian tidak terbatas (*cujus est solum eust ad coelum*).

Prinsip sampai ketinggian tidak terbatas ini sudah tidak dapat dipertahankan lagi seiring dengan kemajuan teknologi seperti peluncuran dan penempatan satelit di ruang angkasa.²⁹ Yang dalam kegiatan ini akan bersinggungan dengan kedaulatan negara yang dilalui dalam proses peluncuran tersebut.

Masalah status hukum ruang udara diatas wilayah daratan dan perairan suatu negara berdaulat yang digunakan untuk melakukan penerbangan, mulai dibahas secara resmi dalam Konvensi Paris yang berlangsung dari 10 Mei dan berakhir 29 Juni 1910. Latar belakang Konvensi Paris 1910 adalah kenyataan banyaknya penerbangan yang berlangsung di Eropa, tanpa memerhatikan kedaulatan negara di bawahnya (negara kolong).

Balon bebas tinggal landas dari satu negara dan mendarat di negara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan yang dapat membahayakan negara di bawahnya, terlebih lagi pesawat udara dapat digunakan untuk mengangkut kekuatan militer, serta mata-mata yang dapat mengancam keamanan nasional negara di bawahnya.³⁰ Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang di kuatkan oleh Konvensi Chicago 1944 menegaskan bahwa negara mempunyai kedaulatan yang penuh dan eksklusif atas ruang udaranya. Negara memiliki yurisdiksi eksklusif dan

²⁹ Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 224.

³⁰ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 11.

kewenangan yang penuh untuk mengontrol ruang udara di atas wilayahnya.³¹

Prinsip di atas menjadi patokan dari segala ketentuan dalam bidang penerbangan sipil, termasuk ketentuan-ketentuan mengenai aspek komersial, untuk itu ruang udara yang meliputi wilayah suatu negara merupakan suatu komoditi yang memiliki nilai komersial. Dari prinsip tersebut kemudian melahirkan empat macam prinsip yang lebih spesifik, yaitu:³²

- a. *Airspace Sovereignty* (Prinsip Kedaulatan di Ruang Udara)
- b. *Nationality of Aircraft* (Prinsip Kebangsaan dari Setiap Pesawat Udara)
- c. *Condition to Fulfill With Respect to Aircraft or by their Operators* (Prinsip Adanya Persyaratan Tertentu yang Harus Dipenuhi baik oleh Pesawat Udara maupun OPeratornya)
- d. *International Cooperation and Facilitation* (Prinsip Kerja Sama dan Penyediaan Fasilitas Internasional)

Pasal 1 Konvensi Paris 1919 berbunyi “*negara-negara pihak mengakui bahwa tiap-tiap negara mempunyai kedaulatan penuh dan eksklusif atas ruang udara yang terdapat di atas wilayahnya*”. Pada hakekatnya isi Pasal 1 Konvensi Paris 1919 tersebut telah terbentuk berdasarkan hukum kebiasaan internasional yang terjadi sejak Inggris

³¹ Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 225.

³² Alfaris, 2014, *Analisis Yuridis Pengawasan dan Pengendalian Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap Lalu Lintas Pesawat Udara Asing Ditinjau Dari Hukum Internasional*, Skripsi Kekhususan Hukum Internasional, Makassar, hlm. 33.

melakukan tindakan sepihak (*unilateral action*) dalam *The Aerial Navigation Act Of 1911* yang diikuti oleh negara-negara di Eropa lainnya sampai berakhirnya perang dunia pertama tahun 1918.

Prinsip kedaulatan yang utuh dan penuh atas ruang udara di atas daratan maupun perairan tersebut tercantum di dalam Pasal 1 Konvensi Paris 1919 yang rumusannya sebagai berikut: “ *the high contracting parties recognize that every power has complete and exclusive sovereignty over the air space above its territory. For the purpose of the present convention, the territory of a state shall be understood as including the national territory, both that of the mother country and of the colonies, and the territorial waters adjacent thereto*”. Pencantuman prinsip kedaulatan atas wilayah udara di atas daratan dan perairan tersebut sesuai dengan penugasan komisi navigasi penerbangan internasional. Komisi navigasi penerbangan internasional tersebut diarahkan memasukkan prinsip kedaulatan negara di atas daratan maupun perairan dan yurisdiksi di atas wilayah udaranya.³³

Kedaulatan negara di atas ruang udara juga dinyatakan dalam Pasal 2 Konvensi Jenewa 1957 mengenai laut wilayah yang berbunyi “*menyatakan bahwa kedaulatan negara atas laut territorial hanya meliputi juga ruang udara diatasnya dan dasar laut serta tanah dibawah dasar laut*” dan oleh Pasal 2 ayat (2) Konvensi PBB tentang hukum laut 1982,³⁴ yang dikenal dengan UNCLOS (*United Nations Convention on the Law of the*

³³ K. Martono dan Ahmad Sudiro, *Loc Cit.*, hlm. 29.

³⁴ Alma Manuputy, Abdul Rasak Rauf, Hamid Awaluddin, Inneke Lihawa, Maskun, S.M. Noor, *Loc Cit.*, hlm. 98.

Sea) adapun isi Pasal 2 ayat (2) konvensi tersebut adalah “*kedaulatan ini meliputi ruang udara di atas laut territorial serta dasar laut dan tanah di bawahnya*” dalam kedua konvensi ini lebih menekankan pada kedaulatan negara atas ruang udara laut wilayah. Hal ini selaras dengan tidak adanya norma-norma hukum kebiasaan yang memperbolehkan pesawat untuk dapat dengan bebas terbang melintasi suatu wilayah negara tanpa persetujuan dari negara tersebut. Berbeda halnya dengan pelayaran, dimana suatu kapal dapat melintasi suatu negara dengan maksud damai, dan sepanjang tidak merugikan bagi kedamaian, ketertiban, atau keamanan negara pantai.

Masalah pengawasan dan keamanan lalu lintas udara serta pengamanan atas pesawat-pesawat udara merupakan aspek yang sangat penting dalam pengaturan hukum yang di buat oleh negara-negara, untuk memperkuat ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam konvensi, negara-negara sering membuat kesepakatan-kesepakatan bilateral dan regional dibidang kerjasama pengawasan ataupun keamanan. Disamping itu, dalam lalulintas udara internasional sering pula terjadi pelanggaran kedaulatan udara suatu negara oleh pesawat-pesawat sipil maupun militer. Negara yang kedaulatan udaranya dilanggar dapat menyergap pesawat asing tersebut dan diminta untuk mendarat. Namun jika menyangkut pesawat sipil, negara yang kedaulatannya telah dilanggar tidak dapat menggunakan tindakan balasan tanpa batas. Tindakan yang diambil harus bersikap bijaksana dan tidak membahayakan nyawa para

penumpang yang ada dalam pesawat. Ketentuan ini yang mengakomodasikan kedaulatan teritorial negara dan konsiderasi-konsiderasi kemanusiaan yang mendasar dan harus berlaku bagi semua orang.³⁵

Dilain pihak banyaknya kasus yang menimpah pesawat-pesawat sipil yang kemungkinan tersesat atau tidak sengaja masuk ke wilayah ruang udara negara lain berakibat sangat fatal, yaitu ditembak jatuhnya pesawat tersebut yang tentu saja menimbulkan korban yang tidak sedikit dikalangan penumpang yang sama sekali tidak melakukan kesalahan apapun. Banyak kasus membuktikan bahwa kedaulatan negara diruang udaranya sangatlah besar, mutlak, dan absolut. Kedaulatan negara diruang udara jauh lebih besar bila dibandingkan dengan kedaulatan negara dilaut territorial yang dikurangi oleh hak lintas damai bagi kapal asing.

Besarnya kedaulatan negara atas ruang udara juga dibuktikan dengan keberadaan Pasal 9 Konvensi Chicago 1944 yang menyatakan bahwa setiap negara (sebagai wujud dari kedaulatannya) berhak menetapkan wilayah-wilayah yang dinyatakan terlarang untuk penerbangan baik karna alasan kebutuhan militer maupun keselamatan publik. Implementasi dari kewenangan yang diberikan pasal 9 ini diterapkan oleh Uni Eropa Juli 2007 dengan melarang perusahaan penerbangan Indonesia untuk terbang ke Eropa dan melarang warga UE

³⁵ *Ibid*, hlm. 99.

untuk terbang dengan menggunakan pesawat dari perusahaan penerbangan Indonesia.

Indonesia sendiri, telah menjadi negara pihak pada Konvensi Chicago sejak tahun 1950. Sebagaimana dikemukakan sebelumnya, konvensi ini pada prinsipnya sangat menjunjung tinggi kedaulatan negara atas wilayah ruang udaranya. Akan tetapi, menyadari risiko yang sangat besar dari transportasi udara dan untuk kepentingan bersama masyarakat internasional, ada beberapa hal dalam konvensi yang membatasi kebebasan negara dalam mengatur lalu lintas transportasi udara.

Negara harus patuh pada jalur-jalur penerbangan yang diatur dalam *enroute charts ICAO* serta siapa yang diberi kewenangan untuk mengawasi dan mengatur lalu lintas penerbangan di suatu kawasan melalui penetapan *flight information region* (FIR). Penetapan FIR oleh ICAO berdasarkan pertimbangan beberapa faktor antara lain ketersediaan berbagai fasilitas pendukung transportasi udara di masing-masing wilayah. Oleh karena itu, pengaturan lalu lintas udara tidaklah sangat berpatokan pada wilayah kedaulatan suatu negara semata.³⁶

C. Penerbangan Internasional

Ruang udara adalah ruang yang terletak di atas ruang daratan dan atau ruang lautan sekitar wilayah negara dan melekat pada bumi dimana suatu negara mempunyai hak yurisdiksi. Ruang daratan, ruang lautan dan

³⁶ Sefriani, *Loc Cit.*, hlm. 227.

ruang udara merupakan satu kesatuan ruang yang tidak dapat dipisahkan.

Pemanfaatan ruang udara sebagai jalur transportasi memberikan kemudahan bagi umat manusia, harapan untuk bisa terbang di atas ruang udara hari ini telah terwujud, hal tersebut tidak lepas dari kontribusi yang begitu besar seorang penemu (penggagas) lahirnya teori pesawat udara untuk pertama kali yaitu seorang muslim Spanyol yang dulunya bernama Andalusia pada abad pertengahan bernama Abbas Ibnu Firnas.

Pemanfaatan ruang udara sebagai jalur transportasi kemudian melahirkan aturan-aturan yang berkenaan dengan hal tersebut. Hal ini dimungkinkan agar dalam pemanfaatan ruang udara tidak melanggar kedaulatan suatu negara yang mampu mencederai penghormatan terhadap kedaulatan suatu negara sebagai suatu organisasi pemerintahan.

Aturan yang lahir berkenaan dengan pemanfaatan ruang udara melalui konvensi internasional didasarkan pada kebutuhan akan pemanfaatan ruang udara sebagai jalur transportasi, ditambah banyaknya aktifitas penerbangan kala itu. Balon pada saat itu bebas tinggal landas dari suatu negara dan mendarat dinegara lain tanpa adanya izin dari negara yang bersangkutan. Disamping itu, transportasi udara juga dapat dimanfaatkan untuk mengangkut militer dan mata-mata yang dapat mengancam keamanan nasional negara dibawahnya (negara kolong).

Von Zeppelin melakukan penerbangan berangkat dari negaranya Jerman menuju Swiss tanpa memperoleh izin terlebih dahulu. Demikian pula penerbangan (*aviator*) Bleriot pada 1909 tinggal landas dengan pesawat melintasi kanal Inggris melewati Prancis ke Inggris Raya (*Great Britain*) tanpa menemui kesulitan.

Antara bulan April dan November 1908 paling sedikit terdapat 25 penerbang (*aviator*) anggota angkutan perang yang diangkut dengan balon udara Jerman melintasi perbatasan Prancis. Sebelumnya, pada November 1906 pemerintah Prancis membahas masalah penerbangan perbatasan yang dianggap membahayakan pertahanan keamanan nasional, disamping itu pemerintah Prancis juga berpendapat bahwa penerbangan internasional dapat dimanfaatkan untuk komersial.

Pada Desember 1908, pemerintah Prancis menyampaikan undangan konferensi³⁷ kepada negara-negara Eropa untuk menghadiri konferensi diplomatik yang akan meletakkan dasar hukum pengaturan penerbangan internasional. Konferensi tersebut terbatas pada negara-negara Eropa. Amerika Serikat dalam hal ini tidak diundang karena Amerika Serikat dianggap berada diluar Eropa. Sementara itu, pemerintah Prancis mengambil langkah-langkah pengaturan yang membatasi pendaratan balon yang terus berlangsung sampai 1909.

Tindakan yang sangat penting tersebut dikeluarkan oleh Clemenceau karena banyaknya pendaratan balon-balon asing di Prancis.

³⁷ rapat atau pertemuan untuk berunding atau bertukar pendapat mengenai suatu masalah yg dihadapi bersama; permusyawaratan; muktamar:

Pemerintah daerah Prancis mendapat instruksi untuk menahan balon-balon tersebut dan mengintrogasi maksud dan tujuan penerbangan sekaligus menghimpun bea masuk. Instruksi yang dikeluarkan pemerintah oleh presiden Prancis tersebut mewajibkan para penerbang (aviator) membayar bea masuk, mewajibkan para pejabat daerah menjelaskan maksud dan tujuan penerbangan dan secepatnya melaporkan ke pemerintah pusat Prancis, bilmana ada pesawat udara yang memasuki wilayah Prancis.³⁸

Kelanjutan dari upaya yang dilakukan pemerintah Prancis terkait banyaknya penerbangan yang melintasi negaranya yaitu dijadikannya Prancis sebagai pemerakarsa lahirnya Konvensi³⁹ Paris. Dalam konferensi⁴⁰ tersebut terdapat empat kelompok yang berbeda mengenai pengaturan penerbangan internasional, masing-masing dikemukakan oleh Prancis, Jerman, dan Inggris. Delegasi Prancis yang dipimpin oleh ahli hukum internasional, Louis Renault, anggota *Institute Droit International*, kepala seksi hukum kantor departemen luar negeri Prancis, berpendapat bahwa tidaklah merupakan masalah yang penting prinsip-prinsip yang masih abstrak, sehubungan dengan hak-hak negara di atmosfer.

Pendirian Pemerintah Prancis tersebut terlepas dari teori yang telah dikembangkan oleh ahli hukum Internasional Paul Fauchille yang berpendapat bahwa penerbangan di udara itu bebas, walaupun demikian

³⁸ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 12.

³⁹ Konvensi adalah perjanjian internasional; kebiasaan dalam ketatanegaraan; hukum kebiasaan yang hidup di lembaga-lembagakenegaraan, eksekutif

⁴⁰ Konferensi adalah pertemuan partisipatif, yang umumnya dirancang untuk diskusi, pemecahan masalah, fakta dan konsultasi. Konferensi biasanya terbatas dalam durasi dan cenderung memiliki tujuan tertentu, mereka mengacu pada seminar atau symposium.

negara kolong mempunyai hak-hak untuk mengatur ruang udara untuk kepentingan keamanan negara, penduduk beserta harta bendanya.⁴¹

Sedangkan posisi delegasi Jerman sendiri pada saat Konferensi Paris 1910 berlangsung, bertitik tolak pada prinsip bahwa negara memiliki kedaulatan penuh terhadap ruang udara yang dapat digunakan (*usable space*) diatas daratan maupun di atas laut teritorialnya. Konvensi Paris yang diselenggarakan tahun 1910 merupakan salah satu langkah perkembangan hukum udara internasional yang sangat penting. dari konferensi tersebut terdapat dokumen yang paling penting disiapkan oleh delegasi Jerman.

Secara historis dokumen tersebut sangat berarti karna untuk pertama kalinya pernyataan status hukum ruang udara di atas wilayah negara berdaulat didukung oleh delegasi konferensi. Beberapa pasal dalam dokumen tersebut terdapat pernyataan “ *fully and absolute territorial sovereignty in usable space over its lands and waters*”.⁴² Untuk delegasi Inggris sendiri bertitik tolak pada prinsip yang menyatakan bahwa pemilik tanah mempunyai hak-hak keperdataan diruang udara di atas wilayah secara penuh dan utuh terhdap ruang udara di atas wilayahnya.

Dengan begitu banyak usulan dari berbagai deligasi dalam konferensi tersebut, menjadi sebuah kontribusi besar bagi kelanjutan aturan hukum penerbangan internasional. Namun karna adanya beberapa faktor, konferensi yang dilangsungkan di Paris 1910 tidak berhasil

⁴¹ *Loc cit.*, hlm. 14.

⁴² *Loc cit.*, hlm. 16.

mencapai pemecahan yang bulat tentang pelaksanaan penyelesaian masalah yang mendesak mengenai pengaturan ruang udara di atas wilayahnya, oleh karenanya perlu diadakan pertemuan kembali antar negara-negara untuk merembukkan hal tersebut.

Semua peserta dalam konferensi sependapat bahwa, berkaitan suatu fakta internasional mengenai penetapan suatu cara pengakuan internasional di ruang udara atas wilayah negara merupakan kedaulatan negara. Namun karna dalam konferensi tersebut tidak mencapai kesepakatan dalam hal perumusannya sehingga negara-negara di Eropa masing-masing mengambil tindakan secara sepihak.

Hingga pada tanggal 13 Oktober ditanda tangnilah sebuah naskah konvensi yang hari ini dikenal dengan nama Konvensi Paris 1919 oleh delegasi negara-negara yang hadir pada saat itu. Setelah lahirnya Konvensi Paris 1919, maka kemudian kita mengenal pula adanya beberapa konvensi yang membahas lebih jauh dan kompleks mengenai kedaulatan negara di ruang udara seperti Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Jenewa 1957.

Kandungan Konvensi Chicago lebih kepada pembahasan dari aspek ekonomi, kedaulatan atas wilayah udara, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, SAR (*Search and Rescue*), dokumen penerbangan dan organisasi penerbangan sipil internasional. Sedangkan untuk Konvensi Jenewa 1958 (*Convention on International Civil Aviation*) menganut pemahaman bahwa setiap negara memiliki kedaulatan yang

lengkap dan eksklusif terhadap ruang udara di atas wilayahnya, dan tidak dikenal adanya hak lintas damai. Jadi tidak satu pun pesawat udara asing diperbolehkan melalui ruang udara nasional suatu negara tanpa izin negara yang bersangkutan.⁴³

Aturan mengenai penerbangan sipil internasional selain diatur dalam beberapa konvensi di atas, juga diatur dalam Konvensi Paris 1910, Konvensi Chicago 1944, Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970, dan Konvensi Montreal 1971. Adapun tujuan dan latar belakang lahirnya konvensi tersebut adalah bahwa Konvensi Tokyo 1963 lahir dengan pemikiran bahwa dalam kurun waktu kurang dari satu dekade, transportasi udara nasional maupun internasional tumbuh sangat pesat. Pertumbuhan transportasi tersebut sudah pasti membawa dampak positif bagi kesejahteraan umat manusia, karena dengan pertumbuhan tersebut transportasi udara nasional maupun internasional dapat dimanfaatkan untuk peningkatan pertumbuhan ekonomi, sosial, budaya, pertahanan dan keamanan serta keselamatan penerbangan.

Transportasi udara internasional dapat digunakan untuk memperpendek jarak antar negara, saling mengunjungi antar bangsa, dan mempererat persahabatan antar negara, sebagai salah satu sumber devisa negara, namun demikian pertumbuhan transportasi udara tersebut juga dapat digunakan sebagai sarana untuk melarikan diri suatu negara kenegara lain oleh kelompok tertentu yang sesuai dengan ideologi politik

⁴³ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015, *Ruang Udara*, <http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/98>, diakses pada tanggal 5 Maret 2015, pukul 10.27 WITA.

mereka, melakukan kejahatan untuk memperkaya diri sendiri, melakukan tindakan teroris, minta suaka politik negara lain, melarikan diri dari kejaran ancaman hukuman yang tiba gilirannya akan mengancam keselamatan, ketertiban, keteraturan transportasi udara, dan mengancam jiwa para penumpang, menghancurkan harta benda yang diangkut dengan pesawat udara serta merongrong pertumbuhan transportasi udara nasional maupun internasional.⁴⁴ Untuk itulah kemudian lahir Konvensi Tokyo atau yang lebih dikenal dengan konvensi tentang pembajakan.

Konvensi Den Haag 1970 dan Konvensi Montreal 1971 dibentuk dengan harapan mampu memberikan terobosan-terobosan baru dalam hukum penerbangan yang semakin hari semakin kompleks pula masalah yang terjadi. Konvensi Den Haag 1970 kemudian lahir disebabkan semakin maraknya pembajakan pesawat udara yang tidak hanya bermotif pengungsian untuk melarikan diri menghindari ideologi sosial yang tidak disenangi, melainkan berbagai motif seperti untuk menghimpun harta benda, penculikan, kekerasan, dan bahkan motif cinta buta (*love story*) masuk diantaranya. Sedangkan Konvensi Montreal 1971 lahir guna mempertimbangkan keamanan penerbangan disebabkan meningkatnya jumlah kekerasan yang membahayakan navigasi⁴⁵ penerbangan internasional.

⁴⁴ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 127.

⁴⁵ navigasi adalah proses mengarahkan gerak pesawat dari satu titik ke titik yang lain dengan lancar dan dapat menghindari bahaya atau rintangan penerbangan agar dapat menyelesaikan perjalanan dengan selamat dan sesuai jadwal.

Disamping dibentuk konvensi internasional mengenai penerbangan dibentuk pula organisasi internasional yang menangani masalah penerbangan. Pembentukan organisasi penerbangan internasional tidak lepas dari tujuan pembentukannya yaitu menjadi salah satu wasilah guna perbaikan regulasi penerbangan.

Kejahatan dalam dunia penerbangan merupakan momok yang sampai saat ini menjadi pekerjaan rumah yang harus mampu untuk diredam, salah satu langkah yang akurat guna meredam kejahatan tersebut adalah dengan pembentukan organisasi internasional. Adapun organisasi internasional yang membahas mengenai kejahatan dalam dunia penerbangan diantaranya adalah⁴⁶

1. ICAO (*international Civil Aviation Organization*)

ICAO didirikan pada tahun 1944 di Chicago. Organisasi ini merupakan badan internasional yang paling berpengaruh dalam bidang penerbangan internasional. Tanggung jawab yang dibebankan kepada ICAO berkaitan dengan penerbangan sipil internasional sebagai organisasi internasional terdapat dalam Konvensi Chicago 1944. ICAO berusaha menjalankan peranannya sebaik mungkin dengan melaksanakan kegiatan berupa:

- a. Membuat standar penerbangan internasional, memonitor standar-standar penerbangan yang telah ditetapkan, dan meminta kepada

⁴⁶ Iwan Setyawan, 2008, *Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Mengamankan Bandar Udara Internasional Polonia Medan*, <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/5279/08E00670.pdf;jsessionid=27A5C4B43E2DEDD74F607080E91DC133?sequence=1>, diakses pada tanggal 8 April 2015, pukul 13.30 Wita.

negara-negara agar mematuhi dan menerapkan standar-standar yang belum atau tidak dipatuhi.⁴⁷

- b. Menyusun pelaksanaan yang terperinci mengenai penyitaan prasarana-prasarana dan pelayanan-pelayanan penerbangan sipil Internasional.
- c. Mempersiapkan rencana perjanjian internasional dan peraturan-peraturan yang diperlukan guna peningkatan kemajuan dunia internasional.
- d. Mengadakan jalur-jalur atau rute-rute penerbangan baru dalam lalu lintas udara internasional.
- e. Memperkenalkan kepada dunia internasional mengenai rancangan pesawat udara yang lebih ekonomis dengan tingkat keselamatan yang tinggi.

Tugas dan wewenang ICAO, berhubungan erat dengan tujuan didirikannya ICAO, yaitu mencakup tugas dan kewenangan sebuah organisasi internasional yang menangani penerbangan sipil internasional. Pasal 44 Konvensi Chicago 1944 memberikan rincian berkaitan hal tersebut, diantaranya adalah:

- a. Menjamin keselamatan dan pertumbuhan terhadap penerbangan sipil internasional di seluruh dunia.
- b. Mengarahkan rancangan (*design*) pesawat udara untuk tujuan-tujuan keamanan dan keselamatan penerbangan.

⁴⁷ Yaddi Supriyadi, 2012, *Keselamatan Penerbangan, Teori dan Problematika*, PT Telaga Ilmu Indonesia, Tangerang. Hlm. 6.

- c. Memajukan pengembangan prasarana-prasarana perusahaan penerbangan, Bandar-bandar udara, dan navigasi udara penerbangan sipil internasional.
- d. Memenuhi kebutuhan masyarakat internasional dalam hal keselamatan dan kenyamanan angkutan udara yang efisien dan ekonomis.
- e. Mencegah pemborosan ekonomi yang disebabkan oleh persaingan yang tidak wajar.
- f. Menjamin hak-hak negara peserta dan bahwa negara-negara tersebut mempunyai kesempatan yang sama untuk mengoprasikan jalur-jalur penerbangan internasional.
- g. Menghapus diskriminasi diantara negara-negara peserta.
- h. Mendukung jaminan keselamatan penerbangan dalam navigasi udara internasional.
- i. Mendukung secara umum pengembangan seluruh aspek penerbangan sipil internasional.

ICAO juga telah mengeluarkan beberapa produk hukum yang termaktub dalam tiga konvensi Internasional dan satu Protokol yang berkenaan dengan kejahatan terhadap penerbang sipil yaitu, Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Den Haag 1970, Konvensi Montreal 1971, serta Protokol Montreal 1988. Ketiga konvensi Internasional dan Protokol tersebut adalah dasar dari peraturan perundangan internasional untuk menghadapi perbuatan melawan hukum, yang ditujukan terhadap

penerbangan sipil baik secara preventif maupun secara secara represif. Selain ketiga konvensi internasional dan protokol tersebut, setiap negara peserta memiliki aturan pidana masing-masing untuk menghadapi kejahatan terhadap penerbangan sipil.

ICAO sebagai organisasi penerbangan sipil internasional di bawah naungan PBB telah memainkan peran ganda di bidang diplomatik, yaitu memberikan saran untuk memperluas ruang lingkup hukum internasional dengan penambahan protokol pada Konvensi Montreal atau membentuk konvensi baru, serta dalam forum diplomatik ICAO mengajukan klausul model keamanan penerbangan pada perjanjian angkatan udara bilateral.

Pada tanggal 25 Juni 1986 dewan ICAO telah mengeluarkan sebuah resolusi mengenai ketentuan keamanan penerbangan (*model clause on aviation security*). Ketentuan ini telah dirancang untuk dimasukkan kedalam perjanjian bilateral mengenai penerbangan udara.

2. IATA (*International Air Transport Association*)

IATA dibentuk pada tahun 1945 untuk menangani masalah yang terjadi akibat cepatnya laju perkembangan penerbangan sipil setelah akhir Perang Dunia II. Tujuan berdirinya asosiasi ini tercantum di dalam peraturan yang disebut *Article of Association*, antara lain:

- a. Mempromosikan tentang keselamatan penerbangan dan penumpang, ketepatan waktu pelayanan atau perjalanan penerbangan, dan transportasi udara yang ekonomis. Hal ini tentu saja demi keuntungan pengguna jasa (konsumen)

transportasi udara di seluruh dunia serta melindungi penerbangan komersial itu sendiri.

- b. Menyediakan sarana untuk bekerja sama dengan perusahaan perusahaan penerbangan yang terlibat langsung maupun tidak langsung dalam jasa pengangkutan udara internasional.
- c. Bekerja sama dengan ICAO dan organisasi-organisasi internasional lainnya.

Adapun fungsi IATA dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu fungsi untuk perusahaan penerbangan (*airlines*), fungsi untuk pemerintah dan negara, dan fungsi untuk masyarakat.

Fungsi untuk Perusahaan penerbangan (*airlines*) IATA mengambil peran untuk memecahkan masalah-masalah *airlines* yang dihadapi oleh setiap perusahaan penerbangan. Adalah suatu kenyataan bahwa dengan perbedaan yang ada, seperti bahasa, adat istiadat, mata uang, peraturan masing-masing negara, termasuk peraturan penerbangannya IATA akan sangat membantu menyusun rute-rute perjalanan dan mengatur jadwal penerbangan.

Fungsi untuk pemerintah dan negara. yaitu IATA menyiapkan cara untuk menyesuaikan harga dan tarif internasional, memberikan pengalaman praktis dari beberapa perusahaan penerbangan, membantu menciptakan harga yang ekonomis, membantu dalam hal keselamatan serta kenyamanan yang merupakan suatu pelayanan jasa yang sangat diutamakan. Serta fungsi untuk konsumen yaitu

memberikan kepastian akan adanya suatu standar operasional yang tinggi, memberikan kepastian adanya praktek-praktek bisnis yang wajar dari perusahaan penerbangan dan agennya, memastikan bahwa harga-harga penerbangan yang ditetapkan merupakan tarif yang terjangkau oleh masyarakat.

Dengan adanya kantor perusahaan penerbangan dan agen penjualan, seorang penumpang dengan mudah dapat memesan tiket untuk perjalanannya ke beberapa kota maupun negara, termasuk memesan akomodasi yang dikehendakinya. Untuk itu, seorang penumpang cukup melakukan pemesanan melalui satu perusahaan saja yaitu suatu BPW yang telah menjadi agen IATA.

Sebagai suatu organisasi, IATA merupakan pelopor, bersifat terbuka, non politik dan demokratis. Keanggotannya terbuka bagi setiap perusahaan yang telah mendapat izin dari pemerintahnya yang telah menjadi anggota ICAO.⁴⁸

3. (IFALPA) *International Federation of Airlines Pilots Association.*

IFALPA merupakan organisasi internasional yang menjadi sasaran utama dalam setiap adanya kejahatan terhadap penerbangan sipil, dalam suatu penerbangan komersil. Dalam hal menghindari peristiwa yang dapat mengancam keselamatan penerbangan, maka IFALPA telah mengambil suatu kebijaksanaan yang mendapat

⁴⁸ Khoirul Fajri, 2010, *International Air Transport Association (IATA)* <http://khoirulf.blogspot.com/2010/07/international-air-transport-association.html>, diakses pada 3 Maret 2015, pukul 10.05 WITA.

dukungan dari ICAO berupa kebijaksanaan yang ditujukan kepada pilot pesawat udara agar menolak mengoprasikan pesawat udara di atas wilayah suatu negara yang sedang bertikai yang diperkirakan akan terjadi serangan peluru kendali yang dapat mengancam keselamatan pesawat udara. IFALPA juga pernah member tanggapan atas tidak adanya instrument internasional yang mengatur aspek-aspek penyelidikan kecelakaan pesawat udara. Dalam resolusi IFALPA di Amsterdam diungkapkan bahwa para anggota IFALPA melakukan tindakan pemboikotan kepada negara-negara yang melindungi dan mengampuni pelaku pembajakan, yang berlatar belakang politik.

Hukum penerbangan internasional merupakan suatu cabang hukum yang telah lama mewarnai hukum internasional. Berbagai konvensi Internasional telah lahir, organisasi internasional pun menjadi bagian dari perjalanan dalam dunia penerbangan yang kemudian menjadi payung hukum dalam dunia penerbangan. Namun, tidak dapat dinafikkan bahwa kasus kecelakaan pesawat dari tahun ketahun tetap saja menjadi salah satu momok menakutkan. Kelalaian dari maskapai penerbangan dalam hal ini penyedia layanan penerbangan adalah salah satu faktor besar penyebab kecelakaan tersebut, walaupun diantaranya disebabkan faktor cuaca dan faktor-faktor lainnya.

Kecelakaan pesawat yang disebabkan oleh kelalaian maskapai penerbangan yang paling mengundang perhatian publik adalah kasus jatuhnya pesawat Malaysia Airlines MH17 rute penerbangan dari

Amsterdam ke Kuala Lumpur yang telah menewaskan 298 orang penumpang dan awak, disinyalir bahwa pelaku penembakan pesawat Malaysia Airlines MH17 adalah pasukan pemberontak di Ukraina timur yang telah mendapatkan persenjataan anti pesawat udara yang untuk mengunci frekuensi komunikasi namun hingga hari ini belum ada putusan resmi terkait pelaku penembakan tersebut.⁴⁹

Kecelakaan pesawat di tahun 2014 tidak hanya menimpa Malaysia Airlines MH17 yang jatuh di wilayah Ukraina melainkan terdapat beberapa kasus kecelakaan yang menewaskan hingga ribuan korban jiwa dengan penyebab yang beraneka ragam. Dikutip dari *VOVworld* bahwasanya Tahun 2014 merupakan tahun dengan frekwensi kecelakaan dan insiden penerbangan yang besar.

Dalam setahun diperkirakan ada 30 kasus kecelakaan pesawat terbang berbagai jenis di seluruh dunia sehingga menewaskan lebih dari 1.000 orang, dengan penyebab yang berbeda-beda, baik karena masalah teknis, karena ketidak hati-hatian, karena faktor alam, namun ada juga karena kesengajaan manusia.

Hari-hari yang paling mengerikan dari cabang penerbangan internasional pada 2014 yaitu Pada 8 Maret 2014, pesawat Boeing 777 berkode MH 370 milik Malaysia Airlines hilang secara misterius di udara ketika sedang di atas perjalanan dari Kuala Lumpur ke Beijing. Kasus hilangnya pesawat ini merupakan hal yang belum pernah muncul dalam

⁴⁹ Hasil diskusi bersama ATS Regional Coordinator dalam penelitian di Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia.

sejarah penerbangan modern. Banyak negara telah berpadu tenaga untuk berusaha mencari serpihan-serpihan pesawat, memeriksa semua wilayah udara dan wilayah laut di areal yang luas, menelan biaya ratusan juta dolar Amerika. Operasi pencarian MH 370 merupakan operasi yang menelan paling banyak biaya dalam sejarah. Semua hipotesa, dugaan, dan investigasi dilakukan secara giat, tapi sampai sekarang, nasib dan jejak 227 penumpang dan 12 anggota kru pesawat tetap merupakan tanda tanya.

Pada 17 Mei 2014, musibah kembali terjadi terhadap pesawat terbang militer yang berkode AN-74 TK 300 milik Angkatan Udara Laos. Dalam pesawat ini ada 19 pejabat Laos yang sedang berangkat untuk menghadiri acara peringatan ulang tahun ke-55 Hari Pembebasan Dataran Tempayan, Xieng Khoang, empat pejabat senior Laos termasuk diantara korban tragedy tersebut.

Pada 7 Juli 2014, satu pesawat latih dari angkatan penangkis udara, angkatan udara Vietnam mengalami insiden dan terjatuh sehingga menewaskan 18 prajurit. Tepat sepekan setelah itu, ketika sedang melakukan misi latihan di sebelah selatan dari ibukota Phnom Penh, satu pesawat militer Kamboja jatuh sehingga menewaskan 5 orang dan melukai seorang lainnya.

Pada 17 Juli 2014, satu helikopter pemadam kebakaran Republik Korea mengalami kecelakaan di Republik Korea Selatan sehingga menewaskan kelima awaknya. Sedangkan Pada 23 Juli 2014, satu

pesawat sipil Taiwan (Tiongkok) yang berangkat dari Kaohsiung ke kepulauan Penghu tidak dapat mendarat karena cuaca buruk, kru pesawat telah berusaha berputar-putar untuk dapat mendarat, namun tidak berhasil. Kecelakaanpun tak terelakkan sehingga menewaskan 51 orang dan mencederai 7 orang yang lainnya.⁵⁰

Kasus kecelakaan pesawat udara tidak hanya menjadi pembicaraan yang menggema di tahun ini saja namun, telah terjadi pada masa awal ditemukannya teknologi penerbangan yang hingga saat ini telah menjadi suatu penemuan besar dan memberikan kontribusi yang besar bagi kelangsungan hidup manusia. Kontribusi besar ini juga berbanding lurus dengan masalah yang kemudian ditimbulkan. Upaya manusia untuk bisa meminimalisir masalah-masalah dari perkembangan pesawat udara dibuktikan dengan keseriusan seluruh negara-negara di dunia untuk melahirkan suatu aturan baku berkenaan dengan penerbangan. Selain itu, upaya lain yang dapat dilakukan oleh pihak-pihak terkait dalam dunia penerbangan adalah dengan mengoptimalkan fungsi dan wewenang masing-masing guna terealisasinya keamanan dan kenyamanan dalam penerbangan yang secara nyata juga merupakan usaha penegakan hak-hak bagi para pihak yang mempunyai kepentingan.

⁵⁰ Anonim, 2014, *Tahun 2014 – tahun musibah yang dihadapi cabang penerbangan internasional*, <http://vovworld.vn/id-ID/Ulasan-Berita/Tahun-2014-tahun-musibah-yang-dihadapi-cabang-penerbangan-internasional/298472.vov>, diakses pada tanggal 19 Maret 2015, pukul 02.52.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Dalam menyusun skripsi ini, salah satu tahap yang harus dilakukan penulis adalah penelitian. Dalam hal ini, penulis akan melakukan penelitian kepastakaan, dan akan melakukan penelitian diberbagai tempat yang menyediakan literatur-literatur yang diperlukan, Seperti Perpustakaan Unit Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, Perpustakaan Pusat Universitas Hasanuddin, serta tempat-tempat lain yang berhubungan dengan penelitian penulis. Tempat-tempat tersebut dipilih oleh penulis dikarenakan kemudahan akses dan tersedianya berbagai literatur yang diperlukan penulis ditempat-tempat tersebut. Selain itu juga penulis juga mengkaji makalah-makalah dan lainnya yang diakses dengan internet yang tentu saja berasal dari sumber yang kredible dan terpercaya.

Selain penelitian kepastakaan, penulis juga akan melakukan penelitian di berbagai lokasi guna mendapatkan informasi yang dibutuhkan dalam penyusunan skripsi ini adapun lokasi penelitian penulis adalah di

Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (LPPNPI), dan di Otoritas Penerbangan Indonesia.

B. Jenis dan Sumber Data

Jenis dan sumber data yang akan digunakan yaitu:

1. Data primer yaitu data yang diperoleh melalui wawancara dan penelitian secara langsung dengan pihak-pihak terkait.
2. Data sekunder yaitu data yang diperoleh melalui studi kepustakaan terhadap berbagai macam bahan bacaan yang berkaitan dengan objek kajian seperti literatur-literatur, dokumen, konvensi-konvensi internasional, karya ilmiah, laporan hasil penelitian, maupun sumber lainnya yang berkaitan dengan masalah dan tujuan penelitian.

C. Jenis Penelitian dan Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data dalam penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Penelitian lapangan (*field research*), yaitu penulis melakukan wawancara langsung dan terbuka dalam bentuk tanya-jawab di berbagai instansi berkaitan dengan permasalahan dalam tulisan ini.
2. Penelitian pustaka (*library research*), yaitu penulis juga mencari sumber-sumber data melalui studi kepustakaan, yaitu dengan

mencari, menginventarisasi, mencatat, dan mempelajari data-data sekunder yang berhubungan dengan masalah yang dibahas.

D. Analisis Data

Data yang diperoleh melalui kegiatan penelitian kepustakaan maupun penelitian lapangan dianalisis secara kualitatif kemudian disajikan secara deskriptif, yaitu menguraikan, menjelaskan, dan menggambarkan sesuai dengan permasalahan yang erat kaitannya dengan penelitian ini guna menjawab dan memecahkan masalah serta pendalaman secara menyeluruh dan utuh dari objek yang diteliti guna menghasilkan kesimpulan yang bersifat deskripsi.

BAB IV

PEMBAHASAN

A. Hak dan Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Menurut Ketentuan Hukum Internasional

Dalam dunia penerbangan terdapat hubungan timbal balik antara perusahaan penyedia layanan penerbangan (maskapai) dengan para konsumen atau pengguna jasa layanan penerbangan yang selanjutnya diatur dalam konvensi hukum internasional dan beberapa aturan yang dikeluarkan oleh organisasi internasional mengenai penerbangan.

Diantara aturan tersebut memuat mengenai hak-hak maskapai penerbangan serta kewajiban yang diberatkan kepada pihak maskapai. Keseluruhan hak dari maskapai penerbangan dalam hal ini diatur dalam Konvensi Warsawa yang kemudian diadopsi kedalam ordonansi pengangkutan udara dan berlaku di Indonesia berdasarkan asas konkordansi, dimana hukum negara penjajah berlaku secara mutlak di negara jajahan. Adapun isi dari ordonansi angkutan udara tersebut yang merupakan penjiwaan dari Konvensi Warsawa adalah:⁵¹

- a. Pengangkut berhak untuk meminta kepada pengirim membuat surat muatan udara, hal ini diatur dalam Pasal 7 ayat 1 Ordonansi. Terhadap hak ini pengangkut telah menyediakan formulir surat muatan udara yang harus diisi oleh pengirim. Praktik seperti ini juga bermanfaat bagi kepentingan administrasi.

⁵¹ Hudi Asrori, 2010, *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Kreasi Wacana, Bantul, hlm.72.

- b. Pasal 15 ayat (3) juncto ayat (1) Ordonansi, menentukan bahwa pengangkut berhak menuntut penggantian kerugian dari pengirim, bila karena melaksanakan perintah-perintah pengirim, tanpa meminta kembali surat muatan dari pengirim, pengangkut harus mengganti kerugian kepada pihak lain, dengan cara yang sah memiliki surat muatan udara itu.
- c. Pasal 17 ayat (1) dan (2) menentukan, bahwa pengangkut berhak atas biaya penyimpanan barang dan biaya pemberitahuan pada pengirim atau penerima, dalam hal barang-barang karena satu dan lain hal tidak dapat diserahkan kepada yang berhak. Serta hak yang dimiliki pengangkut terhadap pengangkutan orang adalah berhak meminta bayaran biaya angkutan.
- d. Dan dalam hal tertentu pengangkut berhak menolak untuk mengangkut orang-orang yang tidak mengadakan perjanjian pengangkutan, baik karena sama sekali tidak memiliki tiket atau bukti lain tentang perjanjian pengangkutan, maupun orang-orang yang memakai tiket atas nama orang lain.

Dasar untuk menolak pengangkutan orang-orang tersebut adalah Pasal 132 Staasblad 1936 No. 426 tentang peraturan pengawasan penerbangan, yaitu bahwa seorang penumpang pesawat terbang dilarang berada dalam pesawat terbang yang akan berangkat tanpa mempunyai tanda tempat yang sah bagi perjalanan yang akan dilakukan dan untuk hari perjalanan tersebut dilakukan.

- e. Pengangkut udara berhak menolak untuk mengangkut orang-orang yang sudah mengadakan perjanjian pengangkutan, namun karena keadaan-keadaan orang tersebut, harus ditolak. Termasuk di dalamnya adalah keadaan jasmani seseorang seperti mabuk, orang yang berpenyakit menular, serta orang yang sakit ingatan. Dasar penolakan pengangkutan orang-orang tersebut adalah Pasal 317 Staatblad 1936 No. 426, yang menentukan bahwa kapten pesawat terbang dilarang mengangkut golongan orang-orang tersebut.

Selain dari hak-hak yang disebutkan diatas, perusahaan penerbangan dalam hal ini maskapai penerbangan memiliki tanggung jawab yang begitu besar guna terciptanya penerbangan yang aman dan nyaman, yang pada hakikatnya merupakan bentuk penjiwaan terhadap ketentuan hukum yang berlaku. Dalam hukum internasional, konsep tanggung jawab hukum penerbangan diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 yang terdiri dari tanggung jawab praduga bersalah (*Presumption Of Liability*), dan tanggung jawab tidak terbatas (*Unlimited Liability*), serta dikenal pula adanya beban pembuktian terbalik, yaitu menitihi bantarkan pembuktian kepada perusahaan penerbangan. Dalam konsep tanggung jawab penerbangan internasional yang bercermin pada Konvensi Warsawa 1929 tidak dikenal adanya tanggung jawab atas dasar kesalahan (*Based On Fault Liability*). Selain itu, Konvensi Warsawa menjelaskan pula bentuk tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*Presumption Of Non Liability*), konsep tanggung jawab ini hanya berlaku

bagi pengangkutan barang khususnya untuk bagasi tangan⁵² yang merupakan istilah lawan dari bagasi tercatat⁵³. Dalam Konvensi Warsawa dinyatakan bahwa mengenai barang-barang yang dibawah pengawasan sendiri, tidak tunduk pada konvensi, penumpanglah yang mengawasi dan menanggung risikonya.⁵⁴

Konsep tanggung jawab hukum dalam hukum penerbangan internasional notabenenya bersumber dari aturan dalam Konvensi Warsawa 1929, Protokol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala City 1971, Protokol Tambahan Montreal No.1 Tahun 1975, Protokol Tambahan Montreal No.2 Tahun 1975, Protokol Tambahan Montreal No.3 Tahun 1975, Protokol Tambahan Montreal No.4 Tahun 1975, Konvensi Roma 1952, dan Protokol Montreal 1978.⁵⁵

Konvensi Warsawa 1929 merupakan konvensi induk yang mengatur keseragaman dan rezim hukum tanggung jawab perusahaan penerbangan sebagai pengangkut apabila penumpang meninggal dunia, luka (*bodily injury*), cacat tetap maupun sementara, barang hilang, musnah, rusak sebagian maupun seluruhnya atau barang tidak dapat digunakan sebagaimana mestinya yang disebabkan oleh kecelakaan pesawat udara.

⁵² Bagasi Tangan adalah barang-barang yang berada di bawah pengawasan penumpang sendiri.

⁵³ Bagasi tercatat adalah bagasi yang oleh penumpang sebelum keberangkatan pesawat udara diserahkan kepada pengangkut untuk diangkut.

⁵⁴ Rahmawati, 2015, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Ganti Kerugian Pengembalian Uang Atas Pembatalan Penerbangan Secara Sepihak*, Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.

⁵⁵ K Martono dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hlm. 232.

Konvensi Warsawa 1929 mempunyai peran yang sangat penting dalam pelaksanaan penerbangan internasional. Ruang lingkup berlakunya diatur dalam Pasal 1 yang menerangkan bahwa konvensi tersebut berlaku untuk angkutan orang dan/atau barang yang diselenggarakan oleh perusahaan yang melakukan penerbangan internasional dengan pembayaran. Konvensi Warsawa 1929 tidak berlaku bagi pesawat udara negara (*state aircraft*), atau pesawat polisi (*police aircraft*), atau bea cukai (*costums aircraft*).

Konvensi Warsawa 1929 mengatur pengertian *international carriage*, unifikasi dokumen yang terdiri atas tiket penumpang (*passangers' ticket*), tiket bagasi (*baggage claim tag*), dan suarat muatan udara (*air waybill*) serta sanksi bilamana tidak diberikan dokumen angkutan, unifikasi⁵⁶ tanggung jawab hukum praduga bersalah (*presumption of liability*) disertai dengan *exoneration clause*, *willful misconduct*, *contributory negligence*, jumlah ganti kerugian, tanggung jawab untuk penumpang dan/atau barang, unifikasi penggunaan mata uang, pengadilan yang berhak mengadili dan angkutan campuran. Ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Warsawa 1929 bersifat memaksa yang mengakibatkan sanksi apabila terjadi pelanggaran.⁵⁷

Tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yang diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 telah menerapkan konsep tanggung jawab hukum praduga bersalah. Menurut konsep tanggung jawab praduga

⁵⁶ Unifikasi adalah berlakunya suatu sistem hukum bagi setiap orang dalam kesatuan kelompok sosial atau suatu negara.

⁵⁷ *Ibid* hlm. 232.

bersalah (*presumption of liability*) perusahaan penerbangan dianggap bersalah (*presume*), sehingga perusahaan otomatis bertanggung jawab dan membayar ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan bahwa pihaknya tidak bersalah. Penumpang dan/atau pengirim barang tidak perlu membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan, melainkan cukup memberitahu akan adanya kerugian yang diderita pada saat kecelakaan pesawat udara.⁵⁸

Dalam hukum penerbangan internasional, terkhusus pada Konvensi Warsawa 1929 tidak dikenal adanya bentuk tanggung jawab atas dasar kesalahan (*based on fault liability*) yang mewajibkan penumpang membuktikan kesalahan perusahaan penerbangan karena jika pembuktian tersebut dibebankan kepada penumpang dan/atau pengirim barang mereka akan kesulitan untuk dapat memberikan pembuktian karena tidak mampu menggunakan teknologi tinggi penerbangan, untuk itu kemudian lahirlah beban pembuktian terbalik dimana pihak perusahaan penerbanganlah yang memikul beban pembuktian tersebut. Pihak perusahaan harus membuktikan bahwa mereka tidak bersalah, dalam hal ini perusahaan penerbangan berhak menikmati batas jumlah ganti rugi yang telah ditetapkan Konvensi Warsawa 1929.

Berapapun besaran yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, perusahaan penerbangan hanya membayar sebesar

⁵⁸ *Ibid* hlm. 247.

125,000 francs ketentuan ini sesuai dengan ketentuan Pasal 22 Konvensi Warsawa 1929, perusahaan penerbangan tidak akan membayar seluruh kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang, namun saat ini mata uang Perancis francs tidak lagi digunakan dan telah diganti dengan Euro. Konvensi Montreal 1999 sendiri menyebutkan ganti rugi maksimal yang diberikan perusahaan penerbangan kepada penumpang adalah 100,000 *Special Drawing Rights* (SDR). Jika dirupiahkan mencapai kira-kira sebesar Rp1,8 miliar.

Apabila perusahaan penerbangan, termasuk karyawan, pegawai, maupun perwakilan dari pihak perusahaan dapat membuktikan ketidak bersalahan mereka, maka perusahaan penerbanga tidak bertanggung jawab untuk membayar kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Hal ini diatur dalam Pasal 21 Konvensi Warsawa 1929. Dalam pasal tersebut dijelaskan apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa kerugian disebabkan oleh kesalahan penumpang atau dalam hal ini penumpang berkontribusi terhadap kerugian, maka perusahaan penerbangan terlindungi atau tidak bertanggung jawab sepenuhnya.

Dalam Pasal 21 dan 22 Konvensi Warsawa 1929 telah dijelaskan jumlah ganti kerugian yang dapat dibayarkan oleh perusahaan penerbangan, namun kemudian penumpang dan/atau pengirim barang masih terbuka untuk memperoleh ganti rugi yang lebih besar jika penumpang dan/atau pengirim barang dapat membuktikan bahwa perusahaan penerbangan, pegawai, agen, atau perwakilannya yang

bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan melakukan tindakan yang disengaja sehingga memicu kerugian, maka perusahaan penerbangan tidak berhak menikmati batas jumlah ganti rugi yang disebutkan dalam Konvensi Warsawa 1929 untuk itu berlakulah tanggung jawab tidak terbatas (*Unlimited Liability*) yang mewajibkan mengganti seluruh kerugian. Ketentuan ini diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 Pasal 25, pada pasal ini terdapat penekanan bahwa perusahaan penerbangan tidak berhak menggunakan batas ganti rugi dalam Konvensi Warsawa apabila kerugian tersebut disebabkan oleh kesalahan yang disengaja oleh perusahaan penerbangan atau agen perusahaan yang dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama perusahaan penerbangan.⁵⁹

Protokol The Hague 1955 merupakan perubahan-perubahan Konvensi Warsawa 1929 yang pertama. Perubahan tersebut meliputi jumlah ganti kerugian dari 125.000 *gold francs* menjadi 250.000 *gold francs*. Sesuai dengan hukum nasional negara hakim yang memeriksa, pembayaran ganti kerugian dapat dilakukan secara priodik dengan nilai yang sama dengan 250.000 *gold francs* untuk setiap penumpang yang meninggal dunia, sedangkan untuk kargo 250.000 *gold francs* setiap kg barang.

Berlakunya *Protokol The Hague 1955* dibaca dan ditafsirkan bersama dengan Konvensi Warsawa 1929 yang merupakan satu kesatuan yang tidak dapat dipisahkan. negara yang menandatangani *Protokol The*

⁵⁹ K Martono dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hlm. 249.

Hague 1955 otomatis menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929, namun negara yang menjadi anggota Konvensi Warsawa 1929 belum tentu menjadi anggota Protokol *The Hague 1955*. Indonesia belum meratifikasi Protokol *The Hague 1955*, walaupun dalam praktiknya telah mematuhi ketentuan ganti kerugian Protokol *The Hague 1955*. *The Hague Protocol of 1955* masih tetap menggunakan konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*). Perubahan yang signifikan hanya mengenai batas tanggung jawab hukum bagi penumpang yang meninggal dunia.

Dalam Protokol *The Hague 1955* terdapat perluasan makna dari *willful misconduct*, yaitu segala tindakan-tindakan karyawan, pegawai, agen, dan perwakilan yang disengaja, disamakan, atau segala tindakan yang seharusnya mereka tau akan merugikan, digolongkan menjadi tindakan yang disengaja (*willful misconduct*).

Setelah Protokol *The Hague 1955*, dikenal adanya Konvensi Guadalajara 1961 yang merupakan suplemen Konvensi Warsawa 1929. Konvensi tersebut mengatur pengertian, berlakunya konvensi, pegawai, *actual air carrier*, gugatan, batas tanggung jawab, pembagian tanggung jawab, alamat gugatan pengadilan, pembebasan tanggung jawab, dan ketentuan-ketentuan penutup.⁶⁰

Konvensi Guadalajara 1961 terbuka untuk diratifikasi oleh negara-negara anggota Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB) atau anggota salah

⁶⁰ K Martono dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hlm. 257.

satu badan-badan khusus di lingkungan Perserikatan Bangsa Bangsa. Di samping itu juga terbuka keanggotaan bagi negara penandatangan dan instrument ratifikasi yang disampaikan ke pemerintah Meksiko. Konvensi Guadalajara 1961 mulai berlaku sejak selesai diratifikasi oleh lima negara dan mengikat bagi negara yang meratifikasi. Setelah Konvensi Guadalajara 1961 berlaku, kemudian didaftarkan kepada Perserikatan Bangsa Bangsa sekaligus kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) oleh Meksiko.⁶¹

Dalam *Montreal Agreement 1966* membahas mengenai perubahan jumlah ganti kerugian dari 125.000 *gold francs* menjadi 250.000 *gold francs*, yang mana dalam pihak ini Amerika Serikat menganggap nilai tersebut tidak memadai namun kemudian negara-negara berkembang menganggap nilai tersebut sangat tinggi, untuk itu dilakukan perundingan antara Amerika Serikat dengan *International Air Transport Association* (IATA) yang mensyaratkan perusahaan penerbangan manapun yang akan terbang ke atau dari wilayah Amerika Serikat harus bersedia membayar ganti kerugian sebesar US.58,000,00 belum termasuk biaya pengacara, dan dapat mencapai nilai US.75.000.00 termasuk dengan biaya pengacara.

Protokol Guatemala City 1971 mengubah Konvensi Warsawa 1929 yang sebelumnya telah diubah dalam Protokol *The Hague 1955*. Pengubahan tersebut mengenai penyederhanaan dokumen angkutan baik

⁶¹ *Ibid*, Hlm. 259.

individu maupun kolektif. Dokumen tersebut harus memuat indikasi bandar udara keberangkatan dan indikasi bandar udara tujuan. Indikasi tersebut dapat digunakan dengan cara apapun, namun demikian tanpa adanya indikasi bukan berarti tidak adanya perjanjian angkutan yang bermaksud mengurangi batas tanggung jawab.

Protokol Guatemala City 1971 menerapkan konsep tanggung jawab hukum tanpa bersalah (*liability without fault*) atau (*absolute liability*) terhadap penumpang yang meninggal dunia, luka, dan bagasi yang hilang atau rusak tanpa memperhatikan kesalahan. Pengangkut hanya dapat mengurangi tanggung jawab apabila ternyata penumpang dan/atau pengirim barang ikut bersalah. Apabila penumpang meninggal dunia, batas maksimum tanggung jawab pengangkut adalah 1.500.000 gold francs.⁶²

Dalam tahun 1975 *gold francs* ditafsirkan berbeda-beda tergantung dari fluktuasi⁶³ nilai uang dollar dipasaran, namun nilai dollar tidak stabil sehingga tidak dapat digunakan sebagai standar perhitungan ganti kerugian secara internasional, karena itu *gold francs* maupun dollar diganti dengan *Special Drawing Rights* (SDR). SDR merupakan cara perhitungan nilai uang berdasarkan perhitungan *International Monetary Fund* (IMF) yang setiap saat dapat ditanyakan kepada lembaga keuangan yang berwenang.

⁶² *Ibid*, Hlm. 261.

⁶³ /fluk.tu.a.si/ n 1 *Ek* gejala yg menunjukkan turun-naiknya harga; keadaan turun-naik harga dsb; perubahan (harga tsb) krn pengaruh permintaan dan penawaran; 2 ketidaktetapan; kegoncangan:

Protokol tambahan Montreal 1975 No. 1 menetapkan besarnya tanggung jawab yang diberikan perusahaan sebesar 10.000 SDR, dan protokol kedua menetapkan besarnya tanggung jawab yang diberikan yaitu 200.000 SDR, protokol tambahan ke 3 sendiri menetapkan besarnya SDR yang dibayarkan adalah 100.000 SDR, sedangkan protokol ke 4 dari Konvensi Montreal 1975 lebih menekankan pada perubahan angkutan pos yang telah diatur dalam aturan sebelumnya. Dalam protokol ke 4 ini tetap menggunakan konsep *Absolute Liability* dalam hal tanggung jawab hukum atas kerugian yang timbul. Dari kesemua protokol tambahan tersebut belum ada yang berlaku disebabkan alasan-alasan tertentu.⁶⁴

Aturan selanjutnya berkenaan tanggung jawab hukum dalam penerbangan adalah Konvensi Montreal 1999, dalam konvensi tersebut terdapat beberapa pasal yang mengatur mengenai bentuk tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan yaitu pada Pasal 17 sampai Pasal 37. menurut Pasal 17 Konvensi Montreal 1999, perusahaan penerbangan bertanggung jawab atas kematian, cacat, luka penumpang, apabila hal itu terjadi karena kecelakaan pesawat udara atau terjadi selama dalam pesawat udara, atau selama proses penerbangan sejak embarkasi⁶⁵ sampai debarkasi⁶⁶.

Dalam hal tanggung jawab, Konvensi Montreal menggunakan konsep tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) oleh

⁶⁴ K Martono dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada. Jakarta. Hlm. 264.

⁶⁵ Embarkasi adalah tempat pemberangkatan transmigran yang akan diangkut dengan sarana angkutan darat, laut, dan udara.

⁶⁶ Debarkasi adalah penurunan penumpang (muatan) dari kapal (*nomina*).

karena itu, perusahaan penerbangan demi hukum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang, kecuali perusahaan penerbangan dapat membuktikan sebaliknya. Hal tersebut diatur dalam Pasal 18 ayat (2).

Konvensi Montreal 1999 bersifat memaksa. Dalam Pasal 26 memuat aturan bahwa perusahaan penerbangan tidak dibolehkan membuat perjanjian yang mengurangi atau meniadakan jumlah tanggung jawab. Apabila perusahaan penerbangan membuat perjanjian angkutan yang jumlah ganti ruginya lebih kecil dibandingkan dengan jumlah ganti kerugian yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999, maka batal demi hukum. Namun demikian perusahaan penerbangan dibenarkan membuat perjanjian angkutan udara yang memberi jumlah ganti rugi yang lebih besar dari jumlah yang tercantum dalam Konvensi Montreal 1999. Dengan demikian, jumlah ganti kerugian tersebut merupakan batas minimum.

Secara umum kewajiban pengangkut udara adalah menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat. Pengertian selamat tersebut meliputi kewajiban melakukan penerbangan dengan aman, dan nyaman serta menjaga barang-barang yang diserahkan kepadanya untuk diangkut dan kewajiban membayar ganti rugi jika barang-barang tersebut mengalami kerusakan sehingga menimbulkan kerugian.

Secara khusus kewajiban perusahaan penerbangan yang berlaku di Indonesia sebagai suatu perbandingan diatur dalam Ordonansi

Pengangkutan Udara yang merupakan produk hukum yang berlaku bagi Hindia Belanda dan menurut asas konkordansi juga mutlak berlaku di Indonesia, yaitu:⁶⁷

- a. Pasal 8 ayat (3), menentukan bahwa pengangkut harus menanda tangani surat muatan udara segera setelah barang-barang diterima. Terhadap kewajiban tersebut dalam pelaksanaannya dimungkinkan tidak adanya kesukaran, karena pengangkut telah menyediakan formulir-formulir surat muatan udara, yang berisi nama pengangkut dan nomor dari surat muatan udara. Sehingga menurut Pasal 11 ordonansi, tidak adanya tanda tangan tersebut tidak membatalkan perjanjian pengangkutan.
- b. Pasal 15 ayat (2), menentukan bahwa pengangkut harus segera memberitahukan pada pengirim bila tidak mungkin melaksanakan perintah-perintah pengirim yang diatur dalam Pasal 15 ayat (1) yaitu antara lain permintaan untuk menyerahkan kepada penerima lain, atau perintah untuk mengirim kembali barang-barang ke lapangan pemberangkatan.
- c. Pasal 17 ayat (1), menentukan bahwa pengangkut wajib menyimpan barang di tempat yang sesuai bila karena satu atau lain hal tidak dapat diserahkan kepada penerima, mungkin karena disita ataupun karena penerima menolak untuk menerima barang. Dalam hal demikian menurut pasal 17 ayat (2) ditentukan bahwa

⁶⁷ Hudi Asrori, 2010, *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Kreasi Wacana, Bantul. hlm. 75.

pengangkut wajib memberitahukan pengirim, dan dalam hal penyitaan juga kepada penerima, tentang sebab-sebab barang disimpan.

- d. Pasal 18 ayat (1), menentukan bahwa pada penyimpanan barang-barang yang mudah atau cepat busuk, asal tidak karena penyitaan dan pengirim telah diberitahukan dengan cara-cara yang ditentukan dalam Pasal 17 ayat (2) tidak mengurus barang-barang tersebut dalam waktu dua belas jam, maka pengangkut wajib menjual barang-barang tersebut seluruh atau sebagian. Penjualan tersebut harus dengan cara yang tepat dan harus memberitahukan pengirim.
- e. Pengangkut wajib menaati larangan yang tercantum dalam Pasal 19, yaitu larangan untuk menyerahkan barang-barang yang disita. Pelanggaran terhadap larangan ini menjadikan pengangkut bertanggung jawab secara pribadi atas kerugian yang dialami orang yang melakukan penyitaan.

Kewajiban-kewajiban pengangkut udara di atas adalah kewajiban-kewajiban dalam hubungannya dengan pengangkut barang. Sedangkan kewajiban-kewajiban yang timbul dalam hubungannya dengan pengangkutan orang tidak sebanyak pengangkutan barang, hal tersebut disebabkan karena dalam pengangkutan orang hanya terdapat dua pihak dan kemampuan mereka untuk berhubungan langsung.

Kewajiban-kewajiban pengangkut udara pada pengangkutan penumpang dapat diketahui dari bab II bagian pertama ordonansi pengangkutan udara, yang mengatur mengenai tiket penumpang, yaitu bahwa pada Pasal 5 ayat (1) dinyatakan pengangkut udara harus memberikan suatu tiket kepada penumpang. kemudian ditentukan lebih lanjut dalam Pasal 5 ayat (2) bahwa tidak adanya tiket penumpang, kesalahan di dalamnya, atau hilangnya tiket tersebut tidak mempengaruhi berlakunya perjanjian angkutan udara, akan tetapi tunduk pada ketentuan-ketentuan dalam ordonansi ini. Namun bilamana pengangkut menerima seorang penumpang tanpa memberikan suatu tiket penumpang, maka pengangkut tidak berhak untuk mempergunakan ketentuan-ketentuan dalam ordonansi yang meniadakan atau membatasi tanggung jawabnya.

Dalam hal pengangkutan udara jika ditemui adanya kecelakaan pesawat udara, maka perusahaan angkutan udara akan menanggung kerugian yang sangat besar. Dari kecelakaan tersebut akan menimbulkan hak-hak yang dapat diterima bagi pemakai jasa angkutan udara yang menderita kerugian, adapun beban tanggung jawab yang di emban perusahaan angkutan udara, meliputi:

- a. Memberikan ganti rugi kepada ahli waris penumpang yang tewas, serta menanggung biaya perawatan atau pengobatan bagi penumpang yang cedera.

- b. Memberikan ganti rugi atas barang-barang yang rusak, hilang atau hancur yang diangkut oleh pesawat udara tersebut.
- c. Kewajiban mengganti kerugian kepada pihak ketiga yang dirugikan (jika ada).

Kewajiban-kewajiban tersebut merupakan konsekuensi dari tanggung jawab pengangkutan udara. Tanggung jawab tersebut dilaksanakan jika memenuhi persyaratan yang diatur dalam Pasal 24 dan 25 ordonansi pengangkutan udara.

Pasal pokok dari ordonansi pengangkutan udara mengenai tanggung jawab pengangkut udara pada pengangkutan penumpang adalah Pasal 24 ayat (1) yaitu bahwa pengangkut bertanggung jawab jika terjadi suatu kerugian sebagai akibat dari luka pada tubuh penumpang, apabila:

- a. Kecelakaan yang menimbulkan kerugian itu ada hubungannya dengan pengangkutan udara
- b. Terjadi diatas pesawat udara
- c. Selama jangka waktu antara naik dan turun dari pesawat udara.

Jika luka yang diderita menimbulkan kematian, maka ahli waris penumpang yang sah dapat menuntut ganti rugi yang sesuai dengan kedudukan , kekayaan, dan keadaan penumpang yang bersangkutan dengan menggunakan cara⁶⁸ (*Flat Rate*)⁶⁹.

⁶⁸ Hudi Asrori, 2010, *Mengenal Hukum Pengangkutan Udara*, Kreasi Wacana, Bantul, Hlm. 8.

⁶⁹ *Flat Rate* adalah pembebanan bunga setiap bulan.

Konvensi Chicago 1944 Pasal 28 mengamanahkan bahwa negara bertanggung jawab atas segala penyelenggaraan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil yang melintasi wilayahnya. Aktivitas penerbangan tidak dapat dikategorikan sebagai aktivitas tunggal, dimana aktor aktual seperti pilot atau pihak tertentu saja adalah satu-satunya aktor yang mempengaruhi keselamatan dan keamanan suatu penerbangan. Dalam satu aktivitas penerbangan, banyak pihak atau elemen yang terlibat didalamnya termasuk *Air Traffic Controller/ ATC*. Di Indonesia kewenangan tersebut di jalankan oleh Perum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Internasional (LPPNPI). Pembentukan LPPNPI merupakan amanah dari Undang Undang Dasar 1945 melalui PP No.77 tahun 2012.⁷⁰

Secara umum aturan mengenai penerbangan diatur dalam Undang-undang No 1 tahun 2009. Selain dari LPPNPI badan yang berwenang mengawasi lalu lintas penerbangan adalah otoritas Bandar udara yang terdapat di beberapa titik yang ada di Indonesia. Adapun struktur organisasi kantor otoritas bandar udara diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan (PMP) No 41 tahun 2011, dan mengenai organisasi dan tata kerja kantor otoritas bandar udara diatur dalam Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Udara No 114 no 2003.⁷¹

⁷⁰ Yaddi Supriyadi, 2015, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara Analisis Operasional, Hukum, dan Sosio-Psikologis*, FORDIK BPSDMP, Jakarta. Hlm. 58.

⁷¹ Dari hasil wawancara di kantor otoritas Bandar udara Indonesia yang ada di Makassar.

B. Bentuk Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Kecelakaan yang Terjadi Akibat Kelalaian dengan Melintasi Ruang Udara Negara Berkonflik

Pada awal kelahiran dunia penerbangan, pesawat udara dipakai sebagai modal transportasi yang melintasi batas kedaulatan suatu negara tanpa memperhatikan hak-hak negara dibawahnya (negara kolong), sehingga menimbulkan masalah kedaulatan negara. Hal ini secara resmi dibahas dalam Konferensi Paris 1910. Konferensi yang semula bermaksud meletakkan dasar-dasar pengaturan navigasi penerbangan dan operasi penerbangan internasional tersebut, gagal mencapai tujuannya mengesahkan konvensi internasional karena terpukau pada masalah kedaulatan suatu negara diwilayah udara di atasnya serta hak-hak negara kolong.

Kegagalan konferensi tersebut memaksa Inggris secara sepihak menyatakan mempunyai kedaulatan secara penuh dan utuh (*complete and exclusive sovereignty*) di wilayah udara di atasnya dan mengumumkan *Aerial Navigation Act of 1911* untuk melindungi keamanan umum dan pertahanan nasional negaranya yang terancam karena adanya penerbangan pesawat udara asing

Berdasarkan *Aerial Navigation Act* tersebut pemerintah Inggris menetapkan zona udara terlarang dan penerbangan di zona udara tersebut merupakan pelanggaran yang dapat diancam hukuman, tiga tahun kemudian, tepatnya tahun 1913 pemerintah Inggris member

wewenang kepada menteri dalam negeri menetapkan kawasan udara terlarang atas pertimbangan keamanan, pertahanan, dan keselamatan umum. untuk itu dilakukan penembakan pesawat udara yang melintasi zona udara terlarang tersebut.

Tindakan sepihak oleh Inggris tersebut tidak ditentang oleh negara-negara Eropa lainnya bahkan sebaliknya diikuti oleh negara-negara Eropa lainnya seperti Prancis, Jerman, Belanda, Belgia, Denmark, dan lain-lain sehingga tindakan tersebut dibenarkan oleh hukum kebiasaan internasional. Masing-masing negara mengumunkan berdaulat secara penuh dan utuh diruang udara di atas wilayahnya dan menetapkan zona udara terlarang, karena banyaknya zona udara terlarang yang ditetapkan di berbagai negara di Eropa, mengakibatkan penerbangan internasional hanya dapat dilakukan pada jalur-jalur udara (*air corridor*) tertentu yang menghubungkan tempat-tempat tertentu setelah memperoleh ijin.⁷²

Zona larangan terbang dalam hukum internasional diatur dalam Pasal 3 dan 4 Konvensi Paris 1919. Menurut kedua pasal tersebut setiap negara berhak untuk menetapkan zona larangan terbang atas pertimbangan kepentingan pertahanan dan keamanan nasional dengan ancaman hukuman bilamana terdapat pelanggaran. Ketentuan ini sesuai dengan usul yang disampaikan oleh delegasi Prancis pada saat Konvensi Paris 1910. Pada saat Konvensi Paris 1910 Prancis mengusulkan negara-negara berhak melarang setiap penerbangan pesawat udara militer melalui

⁷² K Martono, 1995, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Mandarmaju, Bandung. Hlm. 20.

ruang udara di atas wilayahnya (*right of the subjacent state to deny passage of foreign military and police aircraft through such airspace*), namun demikian zona larangan terbang tersebut tidak boleh memberikan diskriminasi antara pesawat udara sipil nasional dengan pesawat udara sipil asing satu dengan yang lainnya. Jika pesawat udara sipil masuk ke zona larangan terbang, begitu menyadari kejadian tersebut maka secepatnya meninggalkan zona larangan terbang tersebut dan mendarat di bandar udara terdekat. Namun sebelumnya zona larangan tersebut harus dipublikasikan kepada negara anggota konvensi⁷³

Zona larangan terbang yang telah diatur dalam Pasal 3 dan 4 Konvensi Paris 1919 kemudian diubah dengan protokol yang ditandatangani tanggal 15 Juni 1929. Perubahan tersebut antara lain memberi kekuasaan kepada negara berdaulat untuk mengisinkan pesawat udara sipil nasional terbang di zona larangan terbang dalam hal-hal yang penting dan darurat. Demikian pula dalam masa damai, negara tersebut berhak untuk menetapkan zona larangan terbang diseluruh atau sebagian wilayahnya. Menurut Pasal 4 Konvensi Paris 1919 jika pesawat sipil asing memasuki zona larangan terbang, dan telah sadar berada pada zona tersebut, maka segera mengirim tanda bahaya (*distress*) sebagaimana diatur dalam Pasal 17 Annex D dan segera mendarat di bandar udara terdekat di luar zona larangan terbang tempat pesawat udara tersebut terbang.

⁷³ K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, hlm. 30.

Zona larangan terbang, di samping diatur dalam Konvensi Paris 1919 juga diatur dalam Konvensi Chicago 1944. Berdasarkan Pasal 1 yuncto 9 Konvensi Chicago 1944 setiap negara anggota organisasi penerbangan sipil internasional berhak menetapkan zona larangan atau pembatasan terbang atas pertimbangan keamanan umum, pertimbangan militer, sepanjang tidak ada perlakuan yang bersikap diskriminatif antara pesawat udara nasional dengan pesawat udara asing satu terhadap yang lain. Penetapan zona larangan terbang atau pembatasan tersebut harus wajar dan tidak mengganggu penerbangan internasional. Rincian zona larangan terbang maupun pembatasan tersebut harus segera diberitahukan kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional serta negara anggota lainnya.

Amerika Serikat berdasarkan ketentuan Pasal 1 Konvensi Chicago 1944, juga menetapkan zona larangan terbang sejauh 200 mil dari perbatasan Amerika Serikat yang dikenal sebagai *Air Defence Identification Zone (ADIZ)*. Dalam jarak 200 mil terhitung sejak perbatasan Amerika Serikat, pesawat udara yang tidak dikenal harus menyampaikan identitas. Bilamana hal tersebut tidak dilakukan, pesawat udara tersebut akan menghadapi bahaya. Sikap Amerika Serikat demikian diikuti oleh adik kandungnya yaitu Kanada. Kanada juga mengumumkan zona larangan terbang (*Canadian Air Defence Identification Zone-CADIZ*), mewajibkan pesawat udara yang belum dikenal harus menyampaikan identitasnya.

Pesawat udara negara (*state aircraft*) yang melakukan pengejaran tidak boleh menggunakan kekerasan, apalagi melakukan penembakan pesawat udara sipil yang kesasar di zona larangan terbang, karena penembakan pesawat udara sipil tersebut bertentangan dengan hukum internasional, tidak sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) mengenai bela diri, dan tidak sesuai dengan semangat yang tersirat dalam Konvensi Chicago 1944.

Menurut hukum internasional, penembakan pesawat udara sipil oleh pesawat udara negara (*state aircraft*) merupakan pelanggaran hak-hak asasi manusia (HAM), karena pesawat udara sipil tidak dipersenjatai sehingga tidak membahayakan negara kolong yang dilaluinya. Di samping itu, penembakan pesawat udara sipil tersebut tidak sesuai dengan ajaran hukum (*doctrine*) bela diri (*self defend*) yang mengajarkan bahwa perbuatan penembakan tersebut tidak seimbang dengan ancaman yang dihadapi. Penembakan pesawat udara sipil oleh pesawat udara negara tidak sesuai dengan semangat keselamatan penerbangan (*safety first*) yang tersirat dalam Pasal 44 huruf (a) Konvensi Chicago 1944.⁷⁴

Pada dasarnya larangan terbang dimaksudkan atas pertimbangan keselamatan dan keamanan tidak semata-mata terhadap perusahaan penerbangan asing, tetapi juga terhadap perusahaan penerbangan nasional. Amerika Serikat mengeluarkan *Emergency Airworthiness Directive (EAD)* yang melarang mengoprasikan semua pesawat udara DC-

⁷⁴*Loc Cit*, hlm. 45.

10 setelah sayap DC-10 nomor penerbangan 191 milik American Airlines patah di bandar udara internasional O'Hare di Chicago pada 25 Mei 1979 sesaat tinggal landas. Tidak hanya penerbangan dalam negeri yang menggunakan pesawat udara jenis DC-10 yang dilarang, namun semua penerbangan asing yang menggunakan jenis pesawat yang serupa termasuk Garuda Indonesia yang ditolak oleh Hong Kong sebelum diadakan inspeksi⁷⁵ sesuai dengan EAD yang dikeluarkan oleh FAA.

Selain pertimbangan politik, ekonomi, keselamatan penerbangan (*aviation safety*), larangan terbang juga atas dasar pertimbangan kenyamanan masyarakat. Beberapa negara melarang terbang pesawat udara tua yang boros dan menimbulkan kebisingan, seperti Boeing 737-200 sudah tidak boleh beroperasi di beberapa negara karena disamping bising juga akan meningkatkan pemanasan bumi yang sekarang sedang digalakkan oleh Organisasi Penerbangan Sipil Internasional, namun di Indonesia masih terdapat beberapa perusahaan penerbangan yang masing menggunakan Boeing 737-200 namun akan segera diganti dengan yang baru.

Zona larangan terbang yang diatur dalam Konvensi Paris 1919, yang kemudian diperbaharui dengan Protokol Paris 1929 Pada Pasal 3 Protokol tersebut mengatur mengenai bentuk zona larangan terbang yang terdiri dari dua bentuk yaitu, zona larangan terbang yang ditetapkan atas dasar alasan pertahanan dan keamanan atau militer. Zona dengan bentuk

⁷⁵ Inspeksi merupakan suatu kunjungan resmi yang dilakukan untuk meneliti apakah peraturan telah dipatuhi atau pekerjaan telah dilakukan sebagai mana mestinya; pemeriksaan yang dilakukan dengan seksama.

semacam ini bersifat permanen, kecuali jika ada perubahan mengenai kepentingan militer atau pertahanan dan keamanan dari negara yang bersangkutan. , dan zona larangan terbang yang dinyatakan untuk seluruh atau sebagian udara nasional negara kolong tertutup sama sekali bagi pesawat terbang asing, karena keadaan darurat. Zona dengan bentuk penutupan wilayah udara hanya akan dilakukan sampai situasi dan kondisi pulih kembali.⁷⁶

Penentuan zona larangan terbang (*No Fly Zone*) yang notabenenya untuk kenyamanan, keamanan, dan keselamatan bersama dewasa ini tidak begitu diindahkan oleh segelintir dari pihak-pihak tertentu. Diantaranya pihak-pihak yang sering melanggar zona larangan terbang tersebut dengan dalih efesiensi waktu dan materi adalah penyedia layanan penerbangan sehingga sering kita jumpai peristiwa nahas yang menimpah beberapa maskapai penerbangan akibat adanya penembakan di zona tersebut.

Kasus kecelakaan Malaysia Airlines (MH17) yang jatuh di wilayah Ukraina adalah salah satu peristiwa nahas yang menimpah maskapai penerbangan akibat adanya penembakan di zona larangan terbang (*no fly zone*). Sebelum jatuhnya MH17 Eurocontrol Eropa telah menerbitkan sebuah notam, dalam notam yang dirilis pada 17 Juli 2014 pukul 00.00 GMT, Eurocontrol menyatakan bahwa terjadi aksi peperangan wilayah udara perbatasan Ukraina dan Federasi Rusia untuk itu semua maskapai

⁷⁶ Anonym, *Pandangan Umum Tentang Zona Larangan Terbang*, <http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/42866/3/Chapter%20II.pdf>, diakses pada tanggal 15 Juni 2015, pukul 08.37 WITA.

yang ingin melintasi kawasan tersebut harus terbang diatas ketinggian 32.000 kaki, Malaysia Airlines yang berangkat sekitar pukul 10.00 GMT, dihari yang sama hilang kontak pada pukul 14:15 GMT dengan ketinggian 33.000 kaki, 50 km (31 mi) dari Perbatasan Rusia-Ukraina. Hal tersebut dilaporkan oleh pihak Malaysia Airlines. Penerbangan MH17 terhenti saat melintasi *waypoint* Ganra (N48°26'43.00" E037°11'13.00") dan *waypoint* Tamak (N47°51'24.00" E039°13'06.00") yang berada di sebelah timur perbatasan Ukraina dengan Rusia. Menurut data dari Flightradar 24, penerbangan MH17 berakhir di antara kedua *waypoint* tersebut di wilayah Snizhne, Ukraina pada 17 Juli 2014, di ketinggian 33.000 kaki dalam kecepatan 490 knot.⁷⁷

Dikutip dari Harian *Daily mail*, sistem misil BUK yang diduga menghancurkan MH17 memiliki jangkauan tembak hingga ketinggian 75.000 kaki. Atas dasar inilah, Eurocontrol kemudian memutuskan untuk benar-benar menutup wilayah udara Ukraina. Semua *flight plan* yang diisi menggunakan rute tersebut ditolak. Dikutip dari sumber yang sama, Harian *Daily Mail* yang terbit di Inggris menyebut pilot Malaysia Airlines mengabaikan beberapa peringatan untuk menghindari wilayah udara Ukraina. "Malaysia Airlines, seperti sejumlah operator lainnya, terus menggunakan rute itu karena merupakan rute yang lebih pendek, yang

⁷⁷ Reska K. Nistanto, 2014, *Terbang 33.000 Kaki, Malaysia Airlines MH17 Kok Terjangkau Rudal?*, file:///C:/Users/Acer/Documents/dokumen%20skripsi/data%20baru/Terbang%2033.000%20Kaki, 20Malaysia%20Airlines%20MH17%20Kok%20Terjangkau%20Rudal_%20-%20Kompas.com%20Tekno.html, diakses pada 15 Juni 2015, pukul 09.23 WITA.

berarti lebih sedikit bahan bakar yang digunakan dan karena itu lebih murah" tegasya.

Peringatan mengenai kawasan berbahaya Ukraina tersebut tidak hanya datang dari pihak Eurocontrol, melainkan sebelumnya telah ada peringatan dari Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organisation/ICAO*) yang menyarankan operator untuk mempertimbangkan alternatif rute setelah menguraikan kemungkinan adanya risiko serius bagi keamanan penerbangan sipil internasional, yaitu tepatnya pada bulan April 2014.

Badan Penerbangan Federal Amerika (FAA) juga memperingatkan maskapai penerbangan bahwa klaim Rusia atas wilayah udara Crimea di Ukraina akan menyebabkan kekacauan dalam instruksi pengawasan lalu lintas udara. *Federal Aviation Agency* (FAA) mengeluarkan peringatan yang lebih keras, menyatakan para pilot agar tidak terbang di atas wilayah tersebut, tidak hanya itu pihak FAA juga telah menerbitkan notam yang melarang maskapai udara asal AS melintasi langit daerah otonomi Crimea, yang terletak di antara Ukraina dan Laut Hitam serta Laut Azov. Namun, setelah kecelakaan MH17, baru terungkap larangan FAA tersebut rupanya mencakup keseluruhan wilayah udara Ukraina

. Demi menghindari suatu zona terlarang, pesawat-pesawat komersial umumnya akan memilih rute memutar di sekitar zona perang yang imbasnya akan menyebabkan keterlambatan dan itu artinya pengeluaran ekstra untuk bahan bakar. Namun tidak sedikit dari pihak

maskapai yang tetap melalui daerah konflik tersebut. Sebagaimana pernyataan salah seorang pilot yang identitasnya tidak ingin diketahui menyatakan “Kami sering menghindari area yang terjadi konflik udara, namun kenyataannya kami masih melintasi zona udara Irak dan Afganistan ketika pasukan militer Inggris dan AS sudah dikerahkan ke sana. Hal tersebut berdasarkan keyakinan, hanya satu kubu yang menggunakan jet-jet tempur militer”.⁷⁸

Kecelakaan pesawat udara yang disebabkan oleh ketidak tundukkan suatu maskapai terhadap aturan hukum yang berlaku menggharuskannya bertanggung jawab atas kecelakaan tersebut. Kasus Malaysia Airlines MH17 yang jatuh di wilayah Ukraina, pada hakikatnya pihak Malaysia Airlines telah merespon notam yang dikeluarkan oleh pihak Eurocontrol yang mewajibkan pesawat yang ingin melintasi kawasan Ukraina harus meningkatkan ketinggian minimal dari 26.000 kaki menjadi 32.000 kaki, Malaysia Airlines saat itu telah meningkatkan ketinggian dengan terbang diketinggian 33.000 kaki. Respon yang diberikan oleh pihak Malaysia Airlines tersebut merupakan respon yang sangat positif mengingat peran dari Eurocontrol sebagai organisasi penerbangan internasional yang sangat berpengaruh dan merupakan badan bentukan Uni Eropa yang berfungsi mengawasi rute penerbangan di wilayah Eropa sehingga segala ketetapan yang lahir dari lembaga tersebut bersifat mengikat. Namun ketika kita menelisik kembali aturan hukum

⁷⁸ Anonym, http://id.wikipedia.org/wiki/Malaysia_Airlines_Penerbangan_17, diakses pada tanggal 8 juni 2015, pukul 20.00 WITA..

penerbangan internasional yang menjadikan seluruh kawasan yang terjadi gencatan senjata sebagai zona atau kawasan yang tidak boleh dilalui oleh pesawat udara manapun maka dalam hal ini Malaysia Airlines berkewajiban untuk menghindari melintas di kawasan Ukraina tersebut atas pertimbangan keselamatan.

Dari kasus Malaysia Airlines sebagaimana diatur dalam Konvensi Warsawa 1929 dan Konvensi Montreal 1999 maka dalam hal ini maskapai penerbangan wajib untuk bertanggung jawab memberi dispensasi kepada keluarga korban kecelakaan. Hal ini selaras dengan prinsip tanggung jawab praduga bersalah (*presumption of liability*) dan prinsip tanggung jawab mutlak (*ulimited liability*) dimana segala bentuk tanggung jawab dibebankan secara mutlak kepada pihak maskapai, sehingga pihak korban tidak perlu memberikan pembuktian atas kerugian yang dideritannya.

Dalam *common law system* atau *anglo saxon system* juga dikenal adanya ajaran hukum udara mengenai pemindahan resiko dari korban (*injured people*) kepada pelaku (*actor*). Menurut ajaran hukum tersebut, perusahaan penerbangan (*actor*) yang menyediakan transportasi umum bertanggung jawab terhadap kerugian yang diderita oleh korban (*injured people*). Tanggung jawab tersebut berpindah dari korban (*injured people*) kepada perusahaan penerbangan sebagai pelaku (*actor*), demikian pula ajaran hukum (*doctrine*) mengenai bela diri. Menurut ajaran hukum (*doctrine*) bela diri, suatu tindakan disebut sebagai bela diri bilamana tindakan tersebut seimbang dengan ancaman yang dihadapi, karena itu

pesawat sipil yang tidak dilengkapi dengan senjata, tidak boleh ditembak, Karena pesawat sipil tidak ada ancaman yang membahayakan.

Selain dari pihak maskapai, pihak yang berkewajiban memberikan dispensasi pada kecelakaan yang terjadi adalah pihak asuransi, hal ini didasarkan adanya perjanjian khusus antara pihak maskapai dan pihak asuransi dalam hubungan dengan tanggung jawab. Pengasuransian Perusahaan penerbangan seperti ini biasanya disebut dengan "*legal liability*" yaitu tanggung jawab menurut hukum untuk kepentingan penumpang, bagasi, barang muatan, dan pihak ketiga⁷⁹

Hak atas asuransi merujuk pada Konvensi Montreal tentang unifikasi aturan-aturan terkait penerbangan internasional, dalam hal ini pihak maskapai wajib bertanggung jawab secara hukum untuk memberikan pertanggungan kepada penumpang. Besaran klaim, menurut Konvensi tersebut, berubah dari waktu ke waktu, mengikuti laju inflasi global. Adapun kurs acuannya menggunakan mata uang khusus milik International Monetary Fund (IMF), yaitu *Special Drawing Rights* (SDR). Saat ini, 1 SDR dihargai AS\$1,5 atau jika dikonversi dalam rupiah sekitar Rp17.729.

Seluruh penumpang dan awak pesawat Malaysia Airlines MH17 yang jatuh di Ukraina pada 17 Juli 2014 berhak mendapat santunan asuransi. Jika menganut Konvensi Montreal, total dana yang harus dibayarkan pihak asuransi kepada 283 keluarga penumpang dan 15 kru

⁷⁹ E Suhaeman, 1983, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung. Hlm. 98.

MH17 mencapai Rp 254,7 miliar. Menteri Sumber Manusia (SDM) Malaysia Datuk Seri Richard Riot mengatakan, seluruh kru pesawat nahas tersebut mendapat santunan dari Pertubuhan Keselamatan Sosial (Perkeso) Malaysia. Lembaga tersebut setara dengan Jamsostek di Indonesia.

Direktur Komersial Malaysia Airlines Hugh Dunleavy mengatakan, pembayaran kompensasi akan ditangani langsung antara perusahaan asuransi dan pihak keluarga. Pertanggung jawaban asuransi untuk penerbangan internasional mengacu pada Konvensi Montreal (*Montreal Convention*). Di dalamnya mengatur tentang besaran pertanggungan yang harus dibayarkan kepada penumpang dan barang yang diangkut pesawat jika mengalami kecelakaan. Untuk santunan penumpang, perjanjian tersebut menyatakan, ada dua tahap pertanggungan yang wajib dilaksanakan maskapai. Pertama, maskapai wajib membayar ganti rugi hingga USD 75 ribu atau sekitar Rp 900 juta atas penumpang yang meninggal atau terluka. Maskapai tidak bisa mengajukan keberatan atau banding karena sifatnya wajib. Tahap kedua, maskapai memberikan tambahan biaya hidup bagi keluarga korban sebagai bentuk iktikad baik perusahaan. Dalam tahap ini, maskapai bisa saja tidak memberikan santunan jika bisa membuktikan bahwa kelalaian bukan dari pihak maskapai atau disebabkan pihak ketiga.⁸⁰

⁸⁰ Anonym, 2014, santunan penumpang MH17 Rp 252,7 Miliar, <http://www.jpnn.com/index.php?mib=berita.detail&id=248086>, diakses pada tanggal 9 Juli 2015, pukul 20.24 WITA.

Dalam perjanjian penerbangan udara multilateral dan Konvensi Montreal 1999 diputuskan penerbangan bertanggung jawab untuk membayar ganti rugi sebesar US \$ 175.000 (US\$ 217.191) untuk setiap penumpang tewas atau terluka dalam kecelakaan pesawat, termasuk penyebab kecelakaan akibat tindakan perang atau terorisme. Menurut laporan Bloomberg, Allianz adalah perusahaan yang bertanggung jawab untuk mengasuransikan pesawat MH17. Sedangkan Atrium Underwriting Group Ltd adalah penanggung jawab untuk membayar klaim asuransi yang mencakup pelaku perang, termasuk terorisme.⁸¹ Ganti rugi bagi keluarga korban sekali-kali bukanlah suatu hadiah dari perusahaan penerbangan atau perusahaan asuransi, akan tetapi bentuk hak mereka.⁸²

Konvensi Roma 1952 dalam hal ini, memiliki perbedaan yang sangat mendasar dengan konvensi sebelumnya. Dimana pada Konvensi Roma 1952 tidak memberikan beban tanggung jawab terhadap kecelakaan yang diakibatkan karena peperangan untuk itu dalam kasus Malaysia Airlines ketika kita merujuk pada konvensi ini maka pihak Mh17 (Malaysia Airlines) tidak memiliki kewajiban untuk memberikan ganti kerugian terhadap kecelakaan, terlebih lagi ketika kita merujuk bahwa Malaysia Airlines pada saat penembakan terjadi telah terbang di atas ketinggian minimum yang ditetapkan pihak Eurocontrol sehingga pihak

⁸¹ Afrianto Budi, 2014, Malaysia Airlines tolak klaim asuransi korban MH17 <http://www.akademiasuransi.org/2014/08/malaysia-airlines-tolak-klaim-asuransi.html>, diakses tanggal 9 Juni 2014, pukul 20.15. WITA.

⁸² E. Suhaeman, 1983, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit Alumni, Bandung. Hlm. 48.

Mh17 tidak melanggar aturan yang telah ditetapkan badan navigasi Uni Eropa tersebut.

Dalam penyelesaian kasus Malaysia Airlines, terlebih pada tanggung jawab atas kerugian yang timbul maka dalam hal ini tidak relevan ketika kita hanya bercermin pada aturan normatif saja karna kecelakaan pesawat melibatkan warga sipil yang terdiri dari kru dan penumpang pesawat, yang mana kewajiban memberikan perlindungan kepada warga sipil dari aktifitas gencatan senjata atau perang diatur dalam Konvensi Jenewa 1949 yang terdiri dari IV konvensi dimana pada konvensi ke IV membahas mengenai perlindungan orang/warga sipil di waktu perang (*Geneva Convention relative to the Protection of Civilian Persons in time of War, of August 12, 1949*). Konvensi Jenewa IV menyebutkan perlindungan umum yang diberikan kepada penduduk sipil, tidak boleh dilakukan secara diskriminatif. Dalam segala keadaan, penduduk sipil berhak atas penghormatan pribadi, hak kekeluargaan, kekayaan dan praktek ajaran agamanya. Untuk itu dalam kasus MH17 perlu adanya kajian yang lebih serius mengenai hak-hak dari pihak korban, serta bentuk tanggung jawab yang dapat diberikan pihak maskapai secara relevan dengan memperhatikan segala aspek dan tidak hanya merujuk pada aturan normatif saja yang mengatur mengenai penerbangan, namun jauh lebih kepada pengkajian mengenai hak penumpang untuk mendapatkan perlindungan dalam segala kondisi. Dari analisis-analisis yang telah disebutkan sebelumnya maka dalam kasus Malaysia Airlines pihak

maskapai penerbangan berkewajiban memberikan dispensasi sebagai salah satu bentuk tanggung jawab dalam kecelakaan tersebut, dan siap memberikan tanggung jawab lebih jika dikemudian hari ada hal-hal yang urgen yang mengharuskannya untuk kembali terlibat dalam pembenahan pasca kecelakaan.

Kecelakaan pesawat udara yang disebabkan karena penembakan tidak hanya terjadi dalam dekade terakhir ini namun telah mewarnai dunia penerbangan sejak dahulu. Tahun 1988 merupakan tahun berkabung bagi perusahaan penerbangan Iran Air, pada tahun tersebut terjadi penembakan oleh angkatan laut Amerika Serikat terhadap pesawat udara milik perusahaan penerbangan Iran Air Airbus dengan nomor penerbangan 655 dalam penerbangan dari Bandar Abbas ke Dubai yang berangkat pada pukul 06.45 UTC diserang dan ditembak oleh peluruh kendali angkatan laut Amerika Serikat di teluk Persi yang menelan 290 korban jiwa termasuk awak pesawat. Ditahun sebelumnya telah terjadi tiga kali kasus perubahan rute penerbangan pesawat milik Iran Air yang disebabkan paksaan dari angkatan laut Amerika. Masing-masing pada tanggal 28 Mei 1987, 18 Juni 1987, 13 Juli 1987.

Peran asuransi penerbangan semakin besar dirasakan oleh perusahaan penerbangan dengan begitu banyaknya kecelakaan pesawat udara yang terjadi dewasa ini. Pada saat perusahaan penerbangan mengalami kecelakaan, asuransi penerbangan dengan cepat mengadakan evaluasi kerugian yang harus dibayar oleh perusahaan

asuransi. Resiko yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan sangat berat jika tidak menggunakan jasa asuransi. Sebagai mitra kerja perusahaan penerbangan, perusahaan asuransi dapat menawarkan berbagai jenis asuransi penerbangan yang dapat ditawarkan misalnya *all risk hull insurance, war risk hull insurance, all risk property insurance, hull insurance, spares and war risk insurance, loss of use insurance, total loss insurance, actual total loss assurance, passengers liability insurance, third party legal liability insurance, product legal liability insurance, aircrew insurance, loss of licence, personnel insurance, airport operator liability insurance*, dan lain-lain.⁸³

Dalam hal hubungan perikatan yang terjadi dalam perjanjian angkutan udara yaitu perusahaan penerbangan mengikatkan diri untuk mengangkut penumpang dan/atau barang, sedangkan penumpang dan/atau pengirim barang mengikatkan diri untuk membayar ongkos angkutan sebagai imbal jasa. Perusahaan penerbangan maupun penumpang dan/atau pengirim barang masing-masing mempunyai hak dan kewajiban.

penumpang dan/atau pengirim barang wajib membayar ongkos angkutan udara yang merupakan hak bagi perusahaan penerbangan dalam hal ini maskapai penerbangan dan sebaliknya perusahaan penerbangan memiliki kewajiban mengangkut penumpang dan/atau barang sampai di tempat tujuan dengan selamat, maka perusahaan

⁸³ K Martono dan Ahmad sudiro , 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hlm. 197.

penerbangan bertanggung jawab memberi ganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang. Perusahaan penerbangan (maskapai) dapat digugat perdata di depan pengadilan oleh penumpang dan/atau pengirim barang.

Risiko tanggung jawab hukum perusahaan penerbangan tidak terbatas pada gugatan yang diajukan oleh penumpang dan/atau pengirim barang, tapi juga dapat diajukan oleh pihak ketiga sesuai dengan peraturan yang berlaku. Risiko tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga tidak dapat diremehkan oleh perusahaan penerbangan karena kemungkinan dapat digugat tidak terbatas (*unlimited liability*). Mengingat besarnya risiko yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan sebagaimana diuraikan di atas, asuransi penerbangan mempunyai peran yang sangat penting sebagai mitra usaha untuk meringankan beban risiko yang dihadapi yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan. Asuransi penerbangan sebagai lembaga yang membagi beban resiko dapat memperhitungkan risiko yang akan dihadapi oleh perusahaan penerbangan dan membagi resiko tersebut dengan perusahaan asuransi lainnya (*re- insurance*).

Secara historis, asuransi penerbangan diperkirakan mulai berkembang saat berakhirnya Perang Dunia Pertama. Dalam kenyataannya asuransi penerbangan lebih cepat berkembang dibandingkan dengan cabang asuransi lainnya. Pada awalnya asuransi penerbangan ditawarkan oleh *The White Insurance Agency* (WCIA) tahun

1910, tetapi pada saat itu belum ada bukti adanya transaksi secara tertulis.⁸⁴

Transaksi asuransi secara tertulis di Inggris baru ada sekitar tahun 1914-1918. Yang benar-benar sebagai perintis asuransi penerbangan adalah Capt. Lomplough yang mulai menulis asuransi penerbangana atas nama kelompok *Union Of Canton* di mana *WCIA* tergabung. Dalam tahun 1931 didirikan *British Aviation Insurance Company* yang kemudian membuat cabang yang melayani berbagai transaksi dalam perusahaan penerbangan dan cabang berikutnya didirikan pada tahun 1935 dengan nama *Aviation and General Insurance Company* yang menjadi kelompok *British Aviation Insurance Company*. Sepuluh tahun kemudian, walaupun terganggu dengan perang dunia kedua, transaksi asuransi penerbangan semakin berkembang karena semakin besar resiko yang dihadapi oleh perusahaan penerbangan.

Di Indonesia sendiri belum ditemukan dengan pasti sejak kapan asuransi penerbangan berkembang, namun demikian dapat diperkirakan asuransi penerbangan berkembang seiring dengan perkembangan penerbangan di Indonesia. Dalam konvensi internasional yang membahas mengenai asuransi juga dikenal adanya tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga sebagaimana diatur dalam Konvensi Roma 1952. Menurut pasal 15 Konvensi Roma 1952 setiap negara anggota konvensi berhak meminta kepada perusahaan penerbangan yang melakukan penerbangan

⁸⁴ K Martono dan Ahmad sudiro , 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta. Hlm. 200.

di wilayahnya untuk mengasuransikan tanggung jawabnya terhadap kerugian yang diderita oleh pihak ketiga dipermukaan bumi sebesar tanggung jawabnya. Perusahaan asuransi harus dilakukan oleh perusahaan asuransi resmi yang diakui oleh negara tempat pesawat udara didaftarkan. Perusahaan asuransi tidak dapat diterima oleh negara tempat pesawat udara melakukan penerbangan, maka negara tersebut dapat menolak perusahaan penerbang terbang diwilayahnya. Jika perusahaan penerbangan tidak mengasuransikan tanggung jawab hukum terhadap pihak ketiga, maka perusahaan penerbangan tersebut harus menyerahkan jaminan uang tunai yang disimpan di bank tempat pesawat udara tersebut didaftarkan atau suatu jaminan dari negara tempat pesawat udara didaftarkan yang dapat dicairkan.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka penulis menyimpulkan beberapa hal diantaranya sebagai berikut:

1. Hak dan tanggung jawab maskapai penerbangan diatur dalam beberapa aturan hukum internasional diantaranya adalah Konvensi Warsawa 1929, Protokol The Hague 1955, Konvensi Guadalajara 1961, Protokol Guatemala City 1971, Protokol Tambahan Montreal No.1 Tahun 1975, Protokol Tambahan Montreal No.2 Tahun 1975, Protokol Tambahan Montreal No.3 Tahun 1975, Protokol Tambahan Montreal No.4 Tahun 1975, Konvensi Roma 1952, dan Protocol Montreal 1978. Kesemua aturan penerbangan tersebut menekankan adanya kesetaraan antara hak-hak maskapai penerbangan dan besarnya tanggung jawab yang dipikul.
2. Bentuk tanggung jawab yang diberikan pihak maskapai jika terjadi kecelakaan yang diakibatkan kelalaian dengan melintasi kawasan berkonflik seperti halnya pada kasus jatuhnya pesawat Malaysia Airlines di wilayah Ukraina yaitu berupa santunan atau dispensasi kepada keluarga korban sebagaimana dalam Konvensi Warsawa dan di dijelaskan lebih lanjut dalam Konvensi Montreal. Dan dalam hal ini pula pihak korban berhak mendapatkan dispensasi dari pihak

asuransi dengan adanya perjanjian antara pihak penyedia layanan penerbangan (maskapai) dengan pihak asuransi.

B. Saran

Adapun saran yang dapat penulis berikan sehubungan dengan permasalahan dalam skripsi ini adalah:

1. Penulis menyarankan kepada para pihak yang mempunyai peran dalam dunia penerbangan agar bekerja lebih profesional sebagaimana yang diatur dalam konvensi internasional dan kebiasaan hukum internasional, karena kelalaian sedikit saja dapat berakibat fatal dan merenggut jutaan korban jiwa yang tidak bedosa.
2. Berkaitan dengan kasus Malaysia Airlines yang jatuh di wilayah Ukraina akibat penembakan berutil maka dalam hal ini pihak Malaysia Airlines harus memberikan santunan sebagaimana yang diatur dalam aturan hukum penerbangan internasional dengan tidak mengurangi nilai nominalnya, namun jika ingin memberikan dispensasi lebih maka hal tersebut jauh lebih baik. Melihat salah satu penyebab kecelakaan tersebut adalah buah dari kelalaian pihak maskapai dengan melintasi zona larangan terbang yang telah disandangkan untuk wilayah udara Ukraina.

DAFTAR PUSTAKA

Sumber Literatur:

Agus Pramono, 2011, *Dasar Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Ghalia Indonesia: Bogor.

Alma Manuputy, Dkk, 2008, *Hukum Internasional*, Rech-ta: Bogor.

Alfaris, 2014, *Analisis Yuridis Pengawasan dan Pengendalian Wilayah Dirgantara Indonesia Terhadap Lalu Lintas Pesawat Udara Asing Ditinjau Dari Hukum Internasional*, Skripsi Kekhususan Hukum Internasional, Makassar.

Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, 1991, *Penentuan Tanggung jawab Pengangkut yang Terikat dalam Kerjasama Pengangkutan Udara Internasional*.

E Suherman, 1983, *Hukum Udara Indonesia dan Internasional*, Penerbit Alumni: Bandung.

Khandita Wijaya, 2012, *tanggung jawab Negara Peluncur (Launching State) Terhadap Sampah Ruang Angkasa (Space Debris) yang Dihasilkan Dari Kegiatan Eksplorasi dan Eksploitasi Ruang Angkasa Ditinjau Dari HUKUM Internasional*, skripsi kekhusussn hukum internasional, Makassar.

Haryomataram, 2005, *Pengantar Hukum Humaniter*, PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.

K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2010, *Hukum Angkutan Udara*, PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.

- K. Martono dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, PT. Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- K. Martono dan Usman Melayu, 1996, *Perjanjian Angkutan Udara di Indonesia*, CV Mandar Maju: Jakarta.
- K. Martono, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional Bagian Pertama*, Raja Grafindo Persada: Jakarta.
- M. Marwan dan Jimmy, 2009, *Kamus Hukum*, Reality Publisher: Surabaya.
- Mugyadi, 2012, *Tanggung jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Ketelambatan Jadwal Penerbangan*, skripsi kekhususan hukum perdata. Makassar.
- Yaddi Supriyadi, 2015, *Keselamatan Penerbangan Problematika Lalu Lintas Udara Analisis Operasional, Hukum, dan Sosio-Psikologis*, FORDIK BPSDMP, Jakarta.
- Yaddi Supriyadi, 2012, *Keselamatan Penerbangan, Teori dan Problematika*, PT Telaga Ilmu Indonesia, Tangerang.
- Rahmawati, 2015, *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Ganti Kerugian Pengembalian Uang Atas Pembatalan Penerbangan Secara Sepihak*, Program Pascasarjana Universitas Hasanuddin, Makassar.
- Sefriani, 2011, *Hukum Internasional Suatu Pengantar*, Raja Grafindo Persada: Jakarta.

KONVENSI INTERNASIONAL

Konvensi Paris 1910, dan Konvensi Paris 1919

Konvensi Warsawa 1929

Konvensi Chicago 1944

Konvensi Jenewa 1949

Konvensi Roma 1952

Konvensi Tokyo 1963

Konvensi Deen Haag1970

Konvensi Montreal 1999 dan beberapa perubahannya

KAMUS

Kamus Besar Bahasa Indonesia

Kamus Hukum

Website

_____, 2014, *Japan Airlines Penerbangan 123*,
http://id.wikipedia.org/wiki/Japan_Airlines_Penerbangan_123,
Diakses 6 Januari 2015, pukul 11.00 WITA.

_____ 2014, santunan penumpang MH17 Rp 252,7 Miliar,
<http://www.jpnn.com/index.php?mib=berita.detail&id=248086>,
diakses pada tanggal 9 Juli 2015, pukul 20.24 WITA.

_____ *Pandangan Umum Tentang Zona Larangan Terbang*,
<http://repos.itory.usu.ac.id/bitstream/123456789/42866/3/Chapter%20II.pdf>, diakses pada tanggal 15 Juni 2015, pukul 08.37 WITA.

_____ http://id.wikipedia.org/wiki/Malaysia_Airlines_Penerbangan_17,
diakses pada tanggal 8 juni 2015, p ukul 20.00 WITA.

_____ <http://journal.unnes.ac.id/nju/index.php/pandecta>,
diakses pada tanggal 3 Maret 2015, pukul 16.03 WITA.

Afrianto Budi, 2014, *Malaysia Airlines tolak klaim asuransi korban MH17*
<http://www.akademiasuransi.org/2014/08/malaysia-airlines-tolak-klaim-asuransi.html>, diakses tanggal 9 Juni 2014, pukul 20.15. WITA.

Deutsche Welle, 2014, *Kenapa Terbang di Wilayah Konflik*,
<http://www.dw.de/kenapa-terbang-di-wilayah-konflik/a-17793483>,
diakses 6 Maret 2015, pukul 08.15 WITA.

Ervan Hardoko, 2014, *Sebelum MH17 Jatuh Ukraina Sudah Diminta Tutup Wilayah Udaranya*,
<http://internasional.kompas.com/read/2014/12/08/21232921/Sebelum.MH17.Jatuh.Ukraina.Sudah.Diminta.Tutup.Wilayah.Udaranya>, diakses pada tanggal 9 Maret 2015, pukul 09.58 WITA

Iwan Setyawan, 2008, *Peran Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam Mengamankan Bandar Udara Internasional Polonia Medan*,
<http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/5279/08E00670.pdf;jsessionid=27A5C4B43E2DEDD74F607080E91DC133?sequence=1>, diakses pada tanggal 8 April 2015, pukul 13.30 Wita.

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2015, *Ruang Udara*,
<http://hubud.dephub.go.id/?id/page/detail/98>, diakses pada tanggal 9 Maret 2015, pukul 09.38 WITA.

Khoirul Fajri, 2010, *International Air Transport Association (IATA)*,
<http://khoirulf.blogspot.com/2010/07/international-air-transport-association.html>, diakses pada 3 Maret 2015, pukul 10.05 WITA.

Mahasiswa Pecinta Islam, 2011, *Ibn Firnas Penemu Pesawat Udara Pertama*,
<http://bekalakhirat.wordpress.com/2011/07/12/ibn-firnas->

penemu-pesawat-terbang-pertama/, diakses pada tanggal 9 Maret 2015, pukul 09.48 WITA.

Reska K. Nistanto, 2014, *Terbang 33.000 Kaki, Malaysia Airlines MH17 Kok Terjangkau Rudal?*,
file:///C:/Users/Acer/Documents/dokumen%20skripsi/data%20baru/T
erbang%2033.000%20Kaki,
20Malaysia%20Airlines%20MH17%20Kok%20Terjangkau%20Rudal
_%20-%20Kompas.com%20Tekno.html, diakses pada 15 Juni 2015,
pukul 09.23 WITA.

S.M. Noor, 2012, *Ruang Udara*,
<http://www.negarahukum.com/hukum/ruang-udara.html>. Diakses
pada 5 Maret 2015, pukul 10.31 WITA.

LAMPIRAN

Berikut NOTAM yang dikeluarkan Eurocontrol pada 17 Juli 2014, Pukul 00.00 GMT:

URRV V6158/14 17JUL0000-31AUG2359

Q) URRV/QARLC/IV/NBO/E/000/530/4818N04023E095

A) URRV B) 1407170000 C) 1408312359 EST

E) DUE TO COMBAT ACTIONS ON THE TERRITORY OF THE UKRAINE NEAR THE STATE BORDER WITH THE RUSSIAN FEDERATION AND THE FACTS OF FIRING FROM THE TERRITORY OF THE UKRAINE TOWARDS THE TERRITORY OF RUSSIAN FEDERATION, TO ENSURE INTL FLT SAFETY, ATS RTE SEGMENTS CLSD AS FLW:

*A100 MIMRA - ROSTOV-NA-DONU VOR/DME (RND),
B145 KANON - ASMIL,
G247 MIMRA - BAGAYEVSKIY NDB (BA),
A87 TAMAK - SARNA,
A102 PENEG - NALEM,
A225 GUKOL - ODETA,
A712 TAMAK - SAMBEK NDB (SB),
B493 FASAD - ROSTOV-NA-DONU VOR/DME (RND),
B947 TAMAK - ROSTOV-NA-DONU VOR/DME (RND),
G118 LATRI - BAGAYEVSKIY NDB (BA),
G534 MIMRA - TOROS,
G904 FASAD - SUTAG,*

*R114 BAGAYEVSKIY NDB (BA)-NALEM.
SFC - FL320.*



AirNav Indonesia

Perum LPPNPI

Kantor Cabang
Makassar Air Traffic Service Center (MATSC)
Jl. Bandara Baru, Gedung MATSC Mks 90552
Telp.: 0411- 4813210, Fax: 0411- 4813717

SURAT KETERANGAN

Nomor :10.10/02/LPPNPI/06/2015/719

1. Yang bertanda tangan di bawah ini atas nama General Manager Kantor Cabang Makassar Air Traffic Service Center (MATSC) Perum LPPNPI, menerangkan bahwa :

Nama : DINAR ALQADRI
NIM : B11111069
Program Studi : Ilmu Hukum
Institusi : Universitas Hasanuddin Makassar

Sesuai data di Human Resources & General Affair, yang bersangkutan adalah benar telah melaksanakan Penelitian di Kantor Cabang Makassar Air Traffic Service Center (MATSC) Perum LPPNPI terhitung mulai tanggal 8 s/d. 9 Juni 2015 dengan judul Skripsi :

" Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan dalam Penerbangan Internasional yang melintasi Kedaulatan suatu Negara di Ruang Udara (Studi Kasus Jatuhnya Pesawat MH17 di Wilayah Ukraina)"

2. Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan seperlunya.

Makassar, 11 Juni 2015

a.n. GENERAL MANAGER
FINANCE & ADMINISTRATION MANAGER
u.b
HR & GENERAL AFFAIR JUNIOR MANAGER


M. ARIEF SANTOSA